COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 7.7.2006
COM(2006) 371 definitivo

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sul funzionamento delle disposizioni della direttiva 2003/88/CE (organizzazione dell'orario di lavoro di lavoratori operanti nel settore del trasporto di passeggeri nell'ambito di servizi regolari di trasporto urbano)

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

Sul funzionamento delle disposizioni della direttiva 2003/88/CE (organizzazione dell'orario di lavoro di lavoratori operanti nel settore del trasporto di passeggeri nell'ambito di servizi regolari di trasporto urbano)

1. INTRODUZIONE

1.1. Contesto giuridico

La direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 4 novembre 2003 relativa a taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro (denominata qui di seguito "la direttiva")[1][2]prevede prescrizioni minime di sicurezza e sanitarie in materia di organizzazione dell'orario di lavoro[3], in relazione ai periodi di riposo quotidiano, di pausa, di riposo settimanale, alla durata massima settimanale del lavoro, alle ferie annue nonché ad aspetti del lavoro notturno, del lavoro a turni e del ritmo di lavoro.La direttiva si applica a tutti i settori di attività, pubblici e privati[4], eccetto i casi in cui altri strumenti comunitari prevedono prescrizioni più specifiche sull'organizzazione dell'orario di lavoro per determinate professioni o attività professionali[5]. Attualmente gli strumenti di questo tipo sono quattro[6], uno dei quali, la direttiva 2002/15/CE[7] è pertinente nell'ambito della presente relazione. La suddetta direttiva riguarda "*i lavoratori mobili alle dipendenze di un'impresa di trasporto stabilita in uno Stato membro che partecipano ad operazioni mobili di autotrasporto disciplinate dal regolamento (CEE) n. 3820/85*". Il regolamento disciplina il trasporto su strada, ma non si applica ai trasporti effettuati tramite "*veicoli adibiti al trasporto di viaggiatori in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri*"[8].

Di conseguenza l'orario lavorativo dei lavoratori che operano nel settore del trasporto di persone nell'ambito di servizi regolari di trasporto urbano, nonché del personale mobile qualora il percorso non ecceda i 50 chilometri sono disciplinati dalla direttiva. Se il percorso eccede i 50 chilometri si applica la direttiva 2002/15/CE. Viste le diverse regolamentazioni, è

---

1 GU L 299 del 18.11.2003, pag. 9

2 La direttiva 2003/88/CE codifica la direttiva 93/104/CE del Consiglio del 23 novembre 1993 (GU L 307 del 13.12.1993, pag. 18) e la direttiva 2003/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 2000 (GU L 195 dell'1.8.2000, pag. 41)

3 Per i lavoratori ai quali si applica la direttiva 2003/88 si può distinguere tra "lavoratori mobili" ed altri lavoratori. I lavoratori mobili sono il personale viaggiante di una società (anche di trasporto aereo) operante in servizi di trasporto passeggeri o merci su trada, aereo o su vie di navigazione interna. Secondo l'articolo 20, par. 1 della direttiva, gli articoli 3, 4, 5 ed 8 non si applicano ai lavoratori mobili.

4 Articolo 1, paragrafo 3

5 Articolo 14

6 GU L 80 del 23.03.2002, pag. 35

7 Direttiva 1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999 (GU L 167 del 2.7.1999, pag. 33).
Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000 (GU L 302 dell'1.12.2000, pag. 57).
Direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2002 (GU L 80 del 23.03.2002, pag. 35);
Direttiva 2005/47/CE del Consiglio, del 18 luglio 2005 (GU L 195 del 27.07.2005, pag. 15).

8 Articolo 4 del regolamento (CEE) n. 3820/85

importante che ai lavoratori si applichino le prescrizioni corrette, o comunque quelle più protettive.

1.2. Motivi della relazione

L'articolo 26 della direttiva stabilisce che "*Entro il 1° agosto 2005 la Commissione, consultati gli Stati membri e le parti sociali a livello europeo, riesamina il funzionamento di queste disposizioni per quanto riguarda i lavoratori nel settore del trasporto di passeggeri nell'ambito di servizi regolari di trasporto urbano, allo scopo, se necessario, di presentare le opportune modifiche volte a garantire in questo settore un approccio coerente e adeguato".*

Per rispettare tale obbligo la Commissione ha elaborato un questionario per gli Stati membri e le parti sociali. La presente relazione riassume le risposte ricevute e presenta talune conclusioni in merito alle disposizioni della direttiva per il settore del trasporto urbano.

2. PANORAMICA DELLE RELAZIONI NAZIONALI

2.1. Austria

Il trasporto urbano è disciplinato da accordi tra le autorità cittadine e le società di trasporto comunali. Ai dipendenti delle società private di trasporto tramite autobus e ferrovia si applicano i contratti collettivi federali. Anche a livello delle società possono essere stipulati contratti collettivi.

Inoltre, al trasporto regolare urbano di passeggeri si applicano due diversi provvedimenti, uno per i trasporti ferroviari e tramviari, un altro per il trasporto su strada. Quest'ultimo prevede deroghe, conformemente alla direttiva e alla direttiva 2002/15/CE, se previsto dal contratto collettivo, riguardanti i riposi quotidiani e settimanali nonché la durata massima settimanale del lavoro.

L'Austria estende l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 agli autisti di autobus che prestano servizi di trasporto regolare urbano di passeggeri. Secondo l'interpretazione delle autorità austriache i "trasporti su strada" (articolo 1, par.1 del regolamento) comprendono tutti gli autisti in servizio su strade pubbliche, ai quali quindi si applica la direttiva 2002/15/CE (articolo 2, par.1 del regolamento).

2.2. Belgio

In Belgio operano società che offrono servizi di trasporto sia urbano che regionale; di conseguenza alcuni percorsi regolari eccedono il limite di 50 km.

Le disposizioni della direttiva si applicano al settore dei trasporti urbani. Non vi sono regolamentazioni diverse per il trasporto su strada e su ferrovia. Le deroghe sono consentite e si basano su un contratto collettivo reso obbligatorio da un regio decreto ("Arrêté royal"). La durata massima settimanale del lavoro comprende, in media, 38 ore (inclusi gli straordinari).

2.3. Cipro

Il trasporto urbano è fornito dal settore privato (non esistono collegamenti ferroviari). Tutte le prescrizioni minime sono applicate tramite il recepimento della direttiva. Non esistono deroghe per quanto riguarda i dipendenti delle società di trasporto urbano. Tuttavia gli accordi

collettivi prevedono disposizioni più favorevoli e sono applicabili a livello delle società (in tale settore non vi sono accordi collettivi nazionali o regionali). La durata massima settimanale del lavoro comprende, in media, 48 ore (inclusi gli straordinari).

2.4. Repubblica ceca

Nella repubblica Ceca nel settore dei trasporti urbani vengono applicate tutte le prescrizioni minime tramite il recepimento della direttiva, a prescindere dal mezzo di trasporto impiegato. L'organizzazione dell'orario di lavoro è disciplinata dal Codice del lavoro e da una legislazione speciale applicabile all'orario lavorativo nel settore dei trasporti (periodi di guida, di riposo e pause di sicurezza). Gli accordi collettivi si applicano solo a livello aziendale.

Per quanto riguarda il periodo di guida, per i dipendenti in servizio su autocarri o autobus esso comprende al massimo 9 ore (con possibilità di estenderlo a 10 ore due volte la settimana), mentre il tempo totale di guida non eccede 90 ore in due settimane consecutive.

2.5. Danimarca

Al settore del trasporto urbano si applicano i contratti collettivi nazionali, ad eccezione dei servizi di autobus comunali urbani di Odense e Århus, che sono regolamentati da accordi locali comunali.

I contratti collettivi non si applicano obbligatoriamente a tutte le società di autotrasporti che forniscono servizi di trasporto pubblico. Tuttavia, nella prassi, quasi tutte le società sono tenute a rispettare un contratto collettivo, poiché le autorità comunali generalmente stabiliscono che il rispetto del contratto collettivo settoriale nazionale è una condizione di partecipazione alle gare d'appalto nel settore del trasporto pubblico.

Talune attività di trasporto ferroviario e di trasporto regolare urbano possono essere soggette a deroghe alle disposizioni relative ai riposi quotidiani e settimanali. La durata media massima settimanale del lavoro (esclusi gli straordinari) non può eccedere 42 ore, oppure 37 in media in un periodo non superiore a 16 settimane. Generalmente gli straordinari sono compensati con periodi di riposo.

2.6. Estonia

Il trasporto pubblico urbano è organizzato dalle autorità comunali. Non vi sono statuti diversi per il trasporto su strada e su ferrovia. L'ampia maggioranza del settore del trasporto urbano su strada è disciplinata dal contratto collettivo nazionale, obbligatorio per tutte le società operanti nel settore del trasporto stradale. Nel settore ferroviario i contratti collettivi vengono stipulati a livello delle società.

La durata massima settimanale del lavoro si limita a 40 ore. La durata media massima settimanale del lavoro (inclusi gli straordinari) non può eccedere 48 ore in un periodo di riferimento di 4 mesi. Nel settore dei trasporti la rinuncia individuale solitamente viene impiegata nell'ambito del trasporto su strada.

2.7. Finlandia

La direttiva è stata attuata dalla "Legge sull'orario lavorativo", che consente ai contratti collettivi (obbligatori per tutte le società del settore) di derogare alle prescrizioni della direttiva. Si applicano disposizioni specifiche ai periodi di guida per i trasporti ferroviari

all'interno del settore del trasporto urbano regolare. Secondo le autorità finlandesi talune prescrizioni della direttiva sono meno adeguate al settore ferroviario (ad es. le disposizioni sul lavoro notturno e sulle garanzie di sicurezza).

Per il personale operante sugli autobus la durata media massima settimanale del lavoro (inclusi gli straordinari) non può eccedere 48 ore in un periodo di riferimento di 12 mesi. Per i dipendenti nel settore del trasporto ferroviario non vi sono limiti formali alla durata massima settimanale del lavoro. Tuttavia, secondo le autorità nazionali, nella prassi la durata media del lavoro (inclusi gli straordinari) non supera le 48 ore settimanali.

2.8. Francia

Il recepimento della direttiva nel settore del trasporto urbano non è ancora stato completato. (Stanno per essere attuati due decreti che disciplineranno l'orario lavorativo nel settore dei trasporti pubblici urbani e nella Régie autonome des transports parisiens – RATP - autobus e metropolitana).

Le prescrizioni della direttiva già attuate consentono deroghe, in particolare per quanto riguarda le pause, i riposi quotidiani e settimanali. Prescrizioni analoghe si applicano al trasporto su strada e ferrovia all'interno di tale settore. Nell'ambito del trasporto urbano non esiste una regolamentazione dei periodi di guida.

Il trasporto urbano è soggetto a contratti collettivi nazionali interprofessionali (applicabili a livello nazionale a tutte le società di tutti i settori o di un settore prestabilito), al contratto collettivo nazionale per il trasporto urbano (obbligatorio per tutte le società operanti in tale settore), a contratti collettivi che integrano quelli nazionali settoriali (obbligatori per le imprese appartenenti alle organizzazioni professionali firmatarie e facoltativi per le altre imprese) nonché ad accordi a livello delle società.

Alla RATP non si applica il contratto collettivo nazionale del trasporto urbano, né i contratti collettivi ad esso complementari; essa è tuttavia oggetto di prescrizioni specifiche e di contratti collettivi "interni".

2.9. Germania

A livello nazionale i dipendenti del settore del trasporto pubblico urbano sono soggetti alle disposizioni generali riguardanti l'orario lavorativo. I dipendenti delle reti di autobus e tram sono anche soggetti ai regolamenti per gli autisti.

I contratti collettivi hanno campi d'applicazione diversi e si possono applicare a tutti gli operatori (ferroviari e non) oppure solo ad alcuni. Alle imprese private si applicano i contratti collettivi regionali (a livello del Land). Le società pubbliche rientrano nel contratto collettivo nazionale. Salvo rare eccezioni, i contratti collettivi non hanno effetti vincolanti generali (si applicano solo ai datori di lavoro e ai dipendenti appartenenti alle organizzazioni firmatarie).

Esistono disposizioni particolari per l'organizzazione dell'orario lavorativo degli autisti nel settore del trasporto stradale. Gli autisti su percorsi che non superano i 50 chilometri sono soggetti anche alle prescrizioni relative ai periodi di guida, alle pause e ai periodi di riposo di cui al regolamento (CEE) n. 3820/85.

La durata media massima settimanale del lavoro (inclusi gli straordinari) non può eccedere 48 ore in un periodo di riferimento di 12 mesi. Dal 2004 in Germania la legge sull'orario di

lavoro consente di superare i limiti massimi, se stabilito da contratti collettivi, qualora vi sia l'accordo del singolo dipendente (rinuncia individuale). Non si sa se nell'ambito dei contratti collettivi del trasporto urbano sia stato fatto uso di tale possibilità.

2.10. Grecia

Il settore del trasporto urbano è interamente disciplinato da contratti collettivi o regolamenti sull'orario di lavoro. Le società rientrano in un contratto collettivo nazionale oppure, se applicabili, in contratti collettivi a livello di società.

Secondo il contratto collettivo nazionale la durata massima settimanale del lavoro comprende 40 ore più 3 ore di straordinario, a meno che un contratto collettivo a livello di società non stabilisca altre disposizioni. Il periodo di riferimento è solitamente una settimana.

2.11. Ungheria

Le società che forniscono servizi di trasporto urbano sono vincolate da contratti collettivi a livello di società e, in taluni casi, a livello settoriale.

Nell'ambito del trasporto urbano di passeggeri la legislazione ungherese prevede riposi quotidiani conformi alle prescrizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85. La durata media massima settimanale del lavoro (inclusi gli straordinari) oscilla tra 42 e 48 ore e la durata del periodo di riferimento varia (un mese, due mesi o un trimestre). La durata massima del periodo di guida si limita a 11 ore. Si applica la rinuncia individuale di cui all'articolo 22.

2.12. Irlanda

A livello nazionale si applicano in primo luogo regolamenti integrati da taluni contratti collettivi a livello aziendale. L'applicazione dei regolamenti stabiliti dalla legge sul traffico stradale è obbligatoria. Quella dei contratti collettivi invece non lo è.

Esistono diverse disposizioni per il trasporto regolare di passeggeri su strada e su ferrovia, dovute alle differenze nei quadri legislativi esistenti. Si applicano prescrizioni specifiche anche ai periodi di guida nel settore dei trasporti urbani regolari, basate sulle sue necessità economiche e sociali. La durata massima settimanale del lavoro dipende dall'operatore di trasporto, ma è soggetta al limite di 48 ore.

Infine, si applicano esenzioni generali alla durata del lavoro notturno, alla valutazione della salute e al trasferimento dal lavoro notturno a quello diurno, nonché garanzie per chi svolge lavoro notturno.

2.13. Italia

I provvedimenti che recepiscono la direttiva consentono deroghe nel settore del trasporto urbano, qualora lo stabiliscano contratti collettivi. I contratti collettivi si applicano a livello nazionale e regionale.

La durata massima settimanale del lavoro comprende 40 ore. Sono consentite deroghe per quanto riguarda il trasporto regolare di passeggeri su strada, a patto che la media settimanale non superi le 48 ore compresi gli straordinari. I contratti collettivi possono stabilire disposizioni più favorevoli. Il periodo di riferimento non può superare 4 mesi (6 o 12 mesi se

stabilito dal contratto collettivo, se dovuto a motivi tecnici o relativi all'organizzazione del lavoro).

2.14. Lettonia

Il trasporto pubblico si effettua tramite autobus, tram o filobus (non esiste trasporto urbano su ferrovia). I contratti collettivi si applicano a livello aziendale.

La durata massima settimanale del lavoro comprende 56 ore (gli straordinari sono limitati a 144 ore in un periodo di 4 mesi).

In talune circostanze il sistema non rispetta le prescrizioni relative all'orario di lavoro e ai periodi di riposo. Secondo le autorità della Lettonia questo è dovuto alla mancanza di autisti. Esse ritengono che le prescrizioni relative all'orario di lavoro applicabili ai trasporti pubblici dovrebbero essere adeguate alla situazione effettiva del mercato e che sarebbe necessario un periodo transitorio di almeno tre anni per rispettare tutte le prescrizioni.

2.15. Lituania

L'organizzazione dell'orario di lavoro è disciplinata dal Codice del lavoro e da una risoluzione governativa che consente deroghe per il trasporto urbano su strada (non esiste trasporto urbano su ferrovia).

La legislazione sul lavoro della Lituania prevede, per tutti i settori, la possibilità di stipulare contratti collettivi aziendali, settoriali, territoriali e nazionali. Attualmente nel settore dei trasporti urbani sono in vigore solo contratti collettivi aziendali. Non è disponibile un elenco completo di tali contratti, dato che nessun ente pubblico è autorizzato a registrare i contratti collettivi a livello aziendale. Secondo il Codice del lavoro i contratti collettivi non sono validi se consentono condizioni di lavoro meno favorevoli di quelle stabilite dal Codice stesso o da altri strumenti legali.

Nel settore del trasporto urbano la durata massima settimanale del lavoro comprende 60 ore, con una media massima settimanale di 48 ore ed un periodo di riferimento di 4 mesi (6 mesi per motivi oggettivi e dopo consultazione delle parti sociali interessate).

2.16. Lussemburgo

Il settore del trasporto urbano è regolamentato da un contratto collettivo applicabile agli autisti di autobus e ai dipendenti ausiliari (obbligatorio a livello nazionale per tutte le imprese private).

Il Lussemburgo estende a tutti gli autisti di autobus nell'ambito del trasporto urbano le prescrizioni relative alla durata massima settimanale del lavoro di cui al regolamento (CEE) n. 3820/85. Di conseguenza il periodo massimo di guida non può superare 90 ore in un periodo di due settimane.

2.17. Malta

Nel trasporto urbano l'80% dei lavoratori è indipendente (non esiste trasporto ferroviario). Non vi sono contratti collettivi.

Le autorità di Malta sottolineano che talune caratteristiche sono specifiche per il contesto maltese: la breve durata dei tragitti (al massimo 60 minuti), i bassi limiti di velocità in vigore sulle strade, i lunghi periodi di attesa tra i singoli tragitti e il modello di turno a giorni alterni. Sono consentite deroghe relative ai riposi quotidiani e alle pause. È stata introdotta la possibilità della rinuncia individuale.

2.18. Paesi Bassi

Il settore dei trasporti urbani è disciplinato da un contratto collettivo nazionale. Tuttavia talune imprese non sono vincolate da tale contratto e dispongono di contratti collettivi propri. Inoltre le aziende possono prevedere regolamenti aggiuntivi, che ampliano o completano tali contratti. L'intero settore è quindi coperto da contratti collettivi.

Il trasporto regolare di passeggeri su strada (autobus) è regolamentato da un decreto sull'orario di lavoro, basato sul regolamento (CEE) n. 3820/85, ad eccezione delle pause che, come nel trasporto regolare di passeggeri tramite metropolitana, tram, treno leggero e treno, sono soggette all'attuazione della direttiva ("legge sull'orario di lavoro").

La durata media settimanale del lavoro nel settore degli autobus comprende 48 ore, con un periodo di riferimento di 13 settimane (26 settimane qualora lo stabilisca un contratto collettivo). Per quanto riguarda la metropolitana, il tram, il treno leggero ed il treno, la durata media settimanale del lavoro comprende 45 ore (inclusi gli straordinari) in un periodo di riferimento di 13 settimane (48 ore in un periodo di riferimento di 13 settimane se previsto da un contratto collettivo).

2.19. Polonia

Non esistono contratti collettivi nazionali o regionali che disciplinano il settore dei trasporti urbani, ma l'ampia maggioranza delle società prevede contratti collettivi. Tali contratti non possono contenere disposizioni meno favorevoli di quelle applicabili in virtù del Codice del lavoro.

Per gli autisti del trasporto urbano il Codice del lavoro e la legislazione sull'orario di lavoro degli autisti prevedono le stesse norme. Tuttavia un articolo della legislazione sull'orario di lavoro consente, in casi eccezionali, un orario non continuato per gli autisti nell'ambito del trasporto urbano regolare, nel rispetto di un calendario predefinito. La durata massima settimanale del lavoro comprende, in media, 48 ore (inclusi gli straordinari).

2.20. Portogallo

Il settore del trasporto urbano è disciplinato dalle regole generali del Codice del lavoro. In tale settore sono concesse deroghe, in base a contratti collettivi aziendali, relative ai riposi quotidiani, alle pause, ai riposi settimanali, alla durata massima settimanale del lavoro e alla durata del lavoro notturno.

La durata media massima settimanale del lavoro (inclusi straordinari) non può eccedere 48 ore, in un periodo di riferimento da stabilirsi attraverso contratti collettivi e non superiore a 12 mesi (4 o 6 mesi per il trasporto urbano, in assenza di contratti collettivi).

2.21. Slovacchia

I contratti collettivi, stipulati a livello aziendale, si applicano a tutti i dipendenti del settore dei trasporti pubblici urbani e comprendono disposizioni più protettive. Inoltre un contratto collettivo a livello superiore, che si applica all'intero settore economico ed è obbligatorio per tutti i datori di lavoro ed i sindacati che lo sottoscrivono, amplia e modifica talune disposizioni dei contratti collettivi aziendali.

Secondo il Codice del lavoro la durata massima settimanale del lavoro, inclusi gli straordinari, non può superare 48 ore, distribuite uniformemente in singole settimane. Tuttavia, previo accordo dei rappresentanti dei dipendenti o del dipendente stesso, il datore di lavoro può organizzare l'orario in modo non uniforme per singole settimane, in un periodo di riferimento di 4 mesi.

2.22. Slovenia

I servizi regolari di trasporto pubblico su strada si dividono in urbani e suburbani. Per quanto riguarda il trasporto su strada la Slovenia viene considerata una regione unica. Poiché il trasporto urbano non è previsto in tutti i comuni, il trasporto interurbano copre tragitti di distanza media (da 5 a 50 chilometri) nonché di lunga distanza (oltre 50 chilometri).

I servizi regolari di trasporto urbano sono disciplinati da due contratti collettivi nazionali (per il trasporto di passeggeri su strada e per il trasporto ferroviario) e da contratti collettivi aziendali che conferiscono ai lavoratori diritti supplementari. Esistono disposizioni diverse per i servizi di trasporto passeggeri su strada e su ferrovia. La durata media settimanale del lavoro comprende 40 ore e la durata massima settimanale del lavoro non può eccedere le 48 ore.

2.23. Spagna

Il settore dei trasporti urbani è regolamentato dalla legislazione nazionale del lavoro e da contratti collettivi a livello aziendale e nazionale. L'organizzazione dei trasporti regolari su strada per percorsi inferiori a 50 chilometri spetta alle "Autoridades Autonómicas", mentre il trasporto urbano di passeggeri viene organizzato dalle autorità locali.

La durata media settimanale del lavoro comprende 40 ore in un periodo di riferimento di 12 mesi, con un massimo di 80 ore di straordinario l'anno. Non vi sono prescrizioni specifiche per i periodi di guida nell'ambito del trasporto regolare urbano.

2.24. Svezia

All'interno della legislazione applicabile non vi sono norme specifiche per il settore dei trasporti urbani. La legge svedese sull'orario di lavoro si applica totalmente a tale settore, come a molti altri. Tuttavia le parti sociali possono derogare a tale legge attraverso contratti collettivi, a patto che questi non prevedano norme meno favorevoli di quelle stabilite dalla direttiva. Non vi sono prescrizioni specifiche per i periodi di guida nell'ambito del trasporto regolare urbano, ma potrebbero esservene nei contratti collettivi.

I contratti collettivi vengono stipulati a livello nazionale e aziendale. Anche i contratti relativi al trasporto urbano tramite ferrovia vengono stipulati a livello locale. I contratti collettivi sono vincolanti per le imprese appartenenti alle organizzazioni dei datori di lavoro o che hanno sottoscritto contratti propri.

La durata massima settimanale aggregata del lavoro (comprendente l'orario normale, gli straordinari e il tempo di disponibilità) comprende 48 ore per ogni periodo di 7 giorni, da calcolare in un periodo di 4 mesi. Questo periodo può essere esteso fino a 12 mesi in virtù di un contratto collettivo.

2.25. Regno Unito

Nell'ambito della legislazione applicabile il settore dei trasporti urbani è disciplinato da regolamenti nazionali e da contratti collettivi aziendali. La durata massima settimanale del lavoro comprende 48 ore (inclusi gli straordinari) e si applica con la possibilità di rinuncia individuale, prevista nel Regno Unito. Secondo le autorità del Regno Unito la maggior parte dei contratti collettivi aziendali prevede un orario settimanale del lavoro di 35-45 ore, più gli straordinari volontari.

3. PARTI SOCIALI

Secondo la European Transport Workers' federation (ETF) uno dei principali problemi è la mancanza di meccanismi di sanzione effettiva e deterrente, ritenuti necessari per garantire il rispetto delle disposizioni relative all'orario di lavoro. Inoltre l'ETF chiede che i contratti collettivi siano vincolanti per tutte le imprese e i lavoratori operanti nel settore dei trasporti urbani. Con l'introduzione delle gare d'appalto, del subappalto e della privatizzazione il numero di dipendenti non coperti da contratti collettivi è aumentato in paesi che non dispongono di contratti collettivi vincolanti a livello nazionale. Infine l'ETF segnala che, a sua conoscenza, l'attuazione della direttiva non ha creato problemi nel settore. Questo è dovuto alle sue caratteristiche specifiche, dato che l'articolo 17, paragrafo 3 consente deroghe che forniscono al settore un livello di flessibilità elevato. L'ETF ha comunque sottolineato due elementi che sarebbero all'origine di considerevoli problemi di salute e sicurezza: la mancanza di una definizione quantitativa delle norme minime relative al "riposo adeguato" e l'ampio ricorso alla rinuncia individuale da parte degli autisti nel settore del trasporto regolare di passeggeri nel Regno Unito.

Per quanto riguarda l'International Association for Public Transport (UITP) le disposizioni della direttiva sono adeguate al settore dei trasporti urbani. L'UITP sottolinea soprattutto la necessità di mantenere le deroghe consentite dall'articolo 17, paragrafo 3, lettera c), ottavo trattino, che garantiscono "la continuità del servizio o della produzione".

4. CONCLUSIONI

Il settore dei trasporti regolari urbani è disciplinato a livello nazionale e/o regionale, ma le regole e le strutture cambiano da Stato membro a Stato membro. In molti paesi si applicano leggi e/o contratti collettivi diversi, a seconda che il trasporto sia effettuato su strada o su ferrovia.

In generale il livello di tutela garantito ai dipendenti dei trasporti urbani è più elevato dei requisiti minimi di cui alla direttiva.

Nella maggior parte degli Stati membri ai dipendenti dei trasporti urbani regolari si applicano contratti collettivi il cui campo d'applicazione varia da paese a paese. In generale tali contratti disciplinano tutti gli aspetti delle relazioni tra lavoratore e datore di lavoro. I contratti

collettivi si applicano a livello nazionale, regionale e/o aziendale, a seconda dello Stato membro.

In numerosi Stati membri la direttiva viene attuata da vari provvedimenti legislativi nazionali. In tal caso spesso esiste una legislazione nazionale distinta per gli autisti di autobus. Inoltre taluni Stati membri estendono l'applicazione del regolamento (CEE) n. 3820/85 agli autisti di autobus che prestano servizi di trasporto regolare urbano di passeggeri. Comunque, nella fase attuale non è chiaro se vengano applicate tutte le disposizioni della direttiva 2002/15/CE.

Nei casi in cui i trasporti urbani e regionali sono forniti dalla stessa società, non si può sempre stabilire se il regolamento (CEE) n. 3820/85 e la direttiva 2002/15/CE si applichino ai lavoratori operanti su percorsi di lunghezza superiore a 50 chilometri. La non applicazione di tali testi legislativi a lavoratori che rientrerebbero nel loro campo d'applicazione costituisce una violazione della legislazione comunitaria, dato che tali strumenti legali specifici offrono una tutela superiore a quella fornita dalla direttiva.

In alcuni casi le prescrizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 e della direttiva 2002/15/CE sembrano essere applicate usufruendo delle maggiori possibilità di deroga consentite dalla direttiva.

Inoltre la legislazione di taluni Stati membri consente un periodo di riferimento di 12 mesi per il calcolo della durata media massima del lavoro settimanale, in contraddizione con la direttiva.

Cinque Stati membri hanno riferito di aver attuato la possibilità di rinuncia individuale (Estonia, Germania, Ungheria, Malta e Regno Unito). Tuttavia in tutti gli Stati sopraindicati la possibilità è stata attuata in modo ampio, e non limitandola al settore dei trasporti urbani.

Né i sindacati, né i rappresentanti dei datori di lavoro hanno chiesto che siano rivedute le disposizioni attualmente applicabili al settore. I sindacati sottolineano le difficoltà di attuazione delle disposizioni, poiché ritengono che le sanzioni applicabili non siano efficaci. A loro avviso si dovrebbero realizzare progressi in tale ambito, al fine di evitare rischi per lo sviluppo del settore.

Le prescrizioni della direttiva sembrano quindi essere adeguate al settore dei trasporti urbani e non sono stati identificati problemi di grande entità. Solo uno Stato membro (la Lettonia) ha sottolineato le proprie difficoltà nel rispettare le disposizioni della direttiva, in particolare per quanto riguarda la durata massima settimanale del lavoro.

La Commissione non ritiene che sia necessario modificare le regole relative all'organizzazione dell'orario lavorativo per i dipendenti adibiti al trasporto di passeggeri nell'ambito di servizi regolari di trasporto urbano. La Commissione esaminerà le situazioni appena descritte, in cui risulta difficile rispettare la legislazione comunitaria, in particolare la direttiva, e assumerà le proprie responsabilità secondo quanto stabilito dal trattato.