COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 7.7.2006
COM(2006) 371 definitief

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

over de toepassing van de bepalingen van Richtlijn 2003/88/EG (organisatie van de arbeidstijd van werknemers die werkzaam zijn in het geregeld stedelijk personenvervoer)

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

over de toepassing van de bepalingen van Richtlijn 2003/88/EG (organisatie van de arbeidstijd van werknemers die werkzaam zijn in het geregeld stedelijk personenvervoer)

1. INLEIDING

1.1. Juridische context

Bij Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd (hierna "de richtlijn" genoemd)[1] [2]worden minimumvoorschriften vastgesteld inzake veiligheid en gezondheid voor de organisatie van de arbeidstijd van werknemers[3]. Die voorschriften hebben betrekking op de dagelijkse rusttijd, pauzes, wekelijkse rusttijd, maximale wekelijkse arbeidstijd, jaarlijkse vakantie, aspecten van nacht- en ploegenarbeid en het werkrooster.

De richtlijn is van toepassing op zowel de particuliere als de openbare sector[4], behalve wanneer andere communautaire besluiten meer specifieke voorschriften inzake de organisatie van de arbeidstijd voor bepaalde beroepen of beroepswerkzaamheden bevatten[5]. Momenteel bestaan er vier van dergelijke besluiten[6],, waarvan er één, Richtlijn 2002/15/EG[7] van belang is voor dit verslag. Deze richtlijn heeft betrekking op *"mobiele werknemers van in een lidstaat gevestigde ondernemingen die deelnemen aan wegvervoersactiviteiten die vallen onder Verordening (EEG) nr. 3820/85"*. Deze verordening geldt voor vervoer over de weg, met uitzondering echter van *"voertuigen die bestemd zijn voor het geregeld personenvervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer"*[8].

Daarom is de arbeidstijd van werknemers die werkzaam zijn in het geregeld stedelijk personenvervoer en van mobiele werknemers – indien het traject niet langer is dan 50 kilometer – in de richtlijn geregeld. Als het traject meer dan 50 kilometer bedraagt, is Richtlijn 2002/15/EG van toepassing. Gezien de uiteenlopende wetgeving is het van belang

---

1 PB L 299 van 18.11.2003, blz. 9.

2 Richtlijn 2003/88/EG codificeert Richtlijn 93/104/EG van de Raad van 23 november 1993 (PB L 307 van 13.12.1993, blz. 18) en Richtlijn 2000/34/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 2000 (PB L 195 van 1.8.2000, blz. 41).

3 Bij werknemers die onder Richtlijn 2003/88/EG vallen kan onderscheid worden gemaakt tussen "mobiele werknemers" en andere werknemers. Een mobiele werknemer wordt gedefinieerd als een werknemer die als lid van het rijdend, varend of vliegend personeel in dienst is van een bedrijf dat diensten verricht voor het vervoer van passagiers of goederen over de weg, in de lucht of in de binnenvaart. Overeenkomstig artikel 20, lid 1, van de richtlijn gelden de artikelen 3, 4, 5, en 8 niet voor hen.

4 Artikel 1, lid 3.

5 Artikel 14.

6 Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 (PB L 167 van 2.7.1999, blz. 33).
Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 (PB L 302 van 1.12.2000, blz. 57).
Richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maaart 2002 (PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35).
Richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 (PB L 195 van 27.7.2005, blz. 15).

7 PB L 80 van 23.3.2002, blz. 35.

8 Artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 3820/85.

dat de werknemers onder de juiste bepalingen vallen of, in ieder geval, de bepalingen die de meeste bescherming bieden.

1.2. Achtergrond van dit verslag

Artikel 26 van de richtlijn bepaalt: *"uiterlijk op 1 augustus 2005 onderwerpt de Commissie, na raadpleging van de lidstaten en de werkgevers en werknemers op Europees niveau, de uitvoering van de bepalingen betreffende werknemers in het geregeld stedelijk personenvervoer aan een nieuw onderzoek, teneinde zo nodig adequate wijzigingen voor te stellen om een samenhangende en passende aanpak in deze sector te verzekeren".*

Om aan deze verplichting te voldoen heeft de Commissie de lidstaten en de sociale partners een vragenlijst toegezonden. Dit verslag bevat een samenvatting van de binnengekomen reacties en een aantal conclusies over de vraag in hoeverre de bepalingen van de richtlijn geschikt zijn voor het stedelijk vervoer.

2. OVERZICHT VAN DE VERSLAGEN VAN DE LIDSTATEN

2.1. Oostenrijk

Het stedelijk vervoer is geregeld in overeenkomsten tussen stedelijke overheden en gemeentelijke vervoersbedrijven. De werknemers bij particuliere bus- en spoormaatschappijen vallen onder federale collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's). Op bedrijfsniveau kunnen er ook cao's worden gesloten.

Voorts zijn er twee wettelijke maatregelen van toepassing op het geregeld stedelijk personenvervoer: één voor treinen en trams en de ander voor het vervoer over de weg. De laatste maatregel staat overeenkomstig de richtlijn en Richtlijn 2002/15/EG afwijkingen toe van de bepalingen inzake dagelijkse rusttijd, pauzes, wekelijkse rusttijd en maximale wekelijkse arbeidstijd, indien dit bij cao is geregeld.

Oostenrijk past Verordening (EEG) nr. 3820/85 ook toe op buschauffeurs die in het geregeld stedelijk personenvervoer werkzaam zijn. De Oostenrijkse autoriteiten interpreteren het begrip "wegvervoer" (artikel 1, punt 1, van de Verordening) zodanig dat alle bestuurders op openbare wegen hieronder vallen, en zijn daarom van oordeel dat Richtlijn 2002/15/EG (artikel 2, lid 1, van de verordening) op dergelijke werknemers van toepassing is.

2.2. België

Er zijn bedrijven die zowel stedelijk als regionaal vervoer verzorgen, en daarom zijn een aantal geregelde trajecten langer dan 50 kilometer.

De bepalingen van de richtlijn worden toegepast in het stedelijk vervoer. Er bestaan geen verschillen tussen de regelgeving voor respectievelijk weg- en spoorvervoer. Op basis van een cao die bij Koninklijk Besluit verbindend wordt verklaard, zijn afwijkingen toegestaan. De gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) bedraagt 38 uur.

2.3. Cyprus

De particuliere sector verzorgt en exploiteert het stedelijk vervoer (railvervoer bestaat niet). Door de omzetting van de richtlijn in het intern recht wordt aan alle minimumvoorschriften

voldaan. Afwijkingen met betrekking tot werknemers in het stedelijk vervoer ontbreken. Cao's bevatten echter gunstiger voorwaarden en gelden op bedrijfsniveau (er bestaan geen nationale of regionale cao's deze sector). De gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) bedraagt 48 uur.

2.4. Tsjechië

In Tsjechië wordt door de omzetting van de richtlijn in het intern recht aan alle minimumvoorschriften in het stedelijk vervoer voldaan, ongeacht het gebruikte vervoermiddel. De organisatie van de arbeidstijd is vastgelegd in de arbeidswet en in de speciale wetgeving inzake de arbeidstijd in de vervoerssector (rijtijden, rusttijden en veiligheidspauzes). Cao's worden alleen op bedrijfsniveau gesloten.

De rijtijd van vrachtwagenbestuurders en buspersoneel dient maximaal negen uur te bedragen (tweemaal per week mag de rijtijd tot tien uur worden verlengd) en de totale rijtijden mogen niet langer dan 90 uur gedurende twee opeenvolgende weken zijn.

2.5. Denemarken

Het stedelijk vervoer is geregeld in landelijke cao's, met uitzondering van de gemeentelijke busdiensten in het stedelijk gebied van Odense en Århus, die onder gemeentelijke regelingen vallen.

De cao's zijn niet bindend voor alle busmaatschappijen die openbaar vervoer verzorgen. In de praktijk moeten echter vrijwel alle bedrijven zich aan een cao houden, aangezien de gemeentelijke overheden in de regel toepassing van de nationale sectorcao als voorwaarde bij aanbestedingen van het openbaar vervoer stellen.

Afwijkingen van de bepalingen inzake de dagelijkse en wekelijkse rusttijden zijn voor bepaalde activiteiten bij het vervoer per spoor en het geregelde stedelijk vervoer mogelijk. De gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd (overwerk niet inbegrepen) mag niet meer dan 42 uur of – gedurende een periode van maximaal 16 weken – gemiddeld 37 uur bedragen. Overwerk wordt gewoonlijk gecompenseerd met rusttijden.

2.6. Estland

De organisatie van het stedelijk openbaar vervoer berust bij de gemeentelijke overheden. Er bestaan in wettelijk opzicht geen verschillen tussen weg- en spoorvervoer. Voor de meeste werknemers van het stedelijk wegvervoer geldt een nationale cao, die voor alle in het wegvervoer werkzame bedrijven verplicht is. De collectieve overeenkomsten in de railsector worden op bedrijfsniveau afgesloten.

De maximale wekelijkse arbeidstijd bedraagt 40 uur. De gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) mag binnen een referentieperiode van vier maanden niet meer dan 48 uur bedragen. Binnen de vervoerssector wordt voornamelijk bij het wegvervoer gebruik gemaakt van de individuele opt-out.

2.7. Finland

De richtlijn is in intern recht omgezet door middel van de arbeidstijdenwet die toestaat dat (voor alle bedrijven binnen de sector verplichte) cao's afwijken van de bepalingen van de richtlijn. Er gelden specifieke bepalingen voor de rijtijden bij het stedelijk railvervoer.

Volgens de Finse autoriteiten zijn sommige bepalingen van de richtlijn minder geschikt voor de railsector (zoals bijvoorbeeld de bepalingen inzake nachtarbeid en veiligheidsgaranties).

De gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) voor buspersoneel bedraagt binnen een referentieperiode van twaalf maanden 48 uur. Er gelden geen formele beperkingen ten aanzien van de maximale wekelijkse arbeidstijd voor treinpersoneel. Volgens de nationale autoriteiten bedraagt de gemiddelde arbeidstijd (inclusief overwerk) in de praktijk echter niet meer dan 48 uur per week.

2.8. Frankrijk

De omzetting van de richtlijn ten aanzien van het stedelijk vervoer is nog niet afgerond. Twee decreten voor de regeling van de arbeidstijd in het stedelijk vervoer en bij de Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP – bus en metro), zullen binnenkort van kracht worden.

De reeds omgezette bepalingen van de richtlijn staan afwijkingen toe, met name voor pauzes en dagelijkse en wekelijkse rusttijden. Soortgelijke bepalingen gelden voor het vervoer over de weg en per spoor in deze sector. De rijtijden in het stedelijk vervoer zijn niet geregeld.

Het stedelijk vervoer valt onder nationale bedrijfsoverkoepelende cao's (die op nationaal niveau op alle bedrijven van alle sectoren of van een bepaalde sector van toepassing zijn), onder de nationale cao voor het stedelijk vervoer (verplicht voor alle bedrijven in het stedelijk vervoer), onder cao's die de nationale sectorale overeenkomst aanvullen (verplicht voor ondernemingen die aangesloten zijn bij de beroepsorganisaties die de overeenkomst hebben ondertekend; vrijwillig voor andere ondernemingen) en onder bedrijfscao's.

De nationale cao voor het stedelijk vervoer en de aanvullende cao's daarvan gelden niet voor de RATP; deze organisatie kent specifieke bepalingen en interne cao's.

2.9. Duitsland

Op nationaal niveau gelden voor de werknemers in het stedelijk vervoer de algemene bepalingen inzake arbeidstijd. Werknemers van bus- en tramdiensten vallen ook onder de regelingen voor rijdend personeel.

De cao's hebben niet alle dezelfde reikwijdte: zij kunnen op alle exploitanten (zowel bij raildiensten als ander vervoer) of alleen maar op een deel van hen van toepassing zijn. Particuliere bedrijven zijn gebonden aan regionale cao's (op deelstaatniveau). Voor openbare bedrijven geldt een nationale cao. Op een enkele uitzondering na zijn de overeenkomsten niet algemeen bindend (zij gelden slechts voor de werkgevers en werknemers die aangesloten zijn bij de organisaties die de cao's hebben ondertekend).

Er gelden speciale bepalingen voor de arbeidstijd van bestuurders in het wegvervoer. Bestuurders op trajecten van niet meer dan 50 kilometer kunnen ook aanspraak maken op de rijtijden, pauzes en rusttijden overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3280/85.

De gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) mag binnen een referentieperiode van twaalf maanden niet meer dan 48 uur bedragen. Sinds 2004 staat de Duitse arbeidstijdwet toe dat de maximale arbeidstijd wordt overschreden als dit in de cao is vastgelegd en de afzonderlijke werknemers daarmee instemmen (individuele opt-out). Het is onbekend of bij cao's in het stedelijk vervoer van deze optie gebruik is gemaakt.

2.10. Griekenland

Voor het stedelijk vervoer gelden collectieve arbeidsovereenkomsten of arbeidsreglementen. Bedrijven vallen onder een nationale cao of – in voorkomend geval – onder een cao op bedrijfsniveau.

Volgens de nationale cao bedraagt de maximale wekelijkse arbeidstijd 40 uur plus 3 uur overwerk, tenzij dit in een bedrijfscao uitdrukkelijk anders is bepaald. De referentieperiode bedraagt doorgaans één week.

2.11. Hongarije

Bedrijven die stedelijk vervoer verzorgen, beschikken over cao's op bedrijfsniveau, en in sommige gevallen op bedrijfstakniveau.

Overeenkomstig de Hongaarse wetgeving moeten de dagelijkse rusttijden in overeenstemming zijn met Verordening (EEG) nr. 3820/85. De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) is tussen 42 en 48 uur, en de lengte van de referentieperiode varieert (één maand, twee maanden of een kwartaal). De maximale rijtijd is vastgesteld op 11 uur. Er wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot individuele opt-out overeenkomstig artikel 22.

2.12. Ierland

Er bestaan regelingen die voornamelijk op nationaal niveau gelden en die met bepaalde bedrijfscao's worden aangevuld. De overeenkomstig de "Road Traffic Acts" vastgestelde reglementen zijn verplicht, maar de cao's niet.

Als gevolg van verschillen in de wetgeving bestaan er uiteenlopende bepalingen voor het geregelde reizigersvervoer over de weg enerzijds en dat per spoor anderzijds. Eveneens zijn er specifieke, op de economische en sociale behoeften van het geregelde stedelijke personenvervoer afgestemde bepalingen van toepassing op de rijtijden. De maximale wekelijkse arbeidstijd is afhankelijk van de vervoersmaatschappij, maar er geldt een limiet van 48 uur.

Ten slotte zijn er algemene afwijkingen met betrekking tot de duur van de nachtarbeid, de medische keuring, de overgang van nachtarbeiders naar dagwerk en de garanties voor nachtarbeid.

2.13. Italië

De omzettingsmaatregelen van de richtlijn voorzien in afwijkingen in het stedelijk vervoer, indien dit in de cao is geregeld. Zowel op nationaal als regionaal niveau bestaan er cao's.

De maximale wekelijkse arbeidstijd bedraagt 40 uur. Afwijkingen zijn bij het geregeld passagiersvervoer over de weg toegestaan, mits het wekelijkse gemiddelde niet meer dan 48 uur inclusief overwerk bedraagt. In cao's kunnen gunstiger voorwaarden worden opgenomen. De referentieperiode mag niet meer dan vier maanden zijn (zes of twaalf maanden wanneer dit om technische of arbeidsorganisatorische redenen in cao's is vastgelegd).

2.14. Letland

Het openbaar vervoer vindt plaats per bus, tram of trolleybus (stedelijk railvervoer ontbreekt). Cao's worden op bedrijfsniveau gesloten.

De maximale wekelijkse arbeidstijd bedraagt 56 uur (overwerk is beperkt tot 144 uur gedurende een periode van vier maanden).

Dit systeem is niet altijd in overeenstemming met de bepalingen betreffende arbeids- en rusttijden. Volgens de Letse autoriteiten is dit te wijten aan een tekort aan bestuurders en conducteurs. Zij betogen dat de voor het openbaar vervoer geldende arbeidstijdbepalingen moeten worden aangepast aan de reële marktsituatie en dat er een overgangsperiode van ten minste drie jaar nodig is voordat aan de bepalingen kan worden voldaan.

2.15. Litouwen

De organisatie van de arbeidstijd is geregeld in de arbeidswet en in een regeringsbesluit dat afwijkingen voor het stedelijk wegvervoer toestaat (stedelijk railvervoer bestaat niet).

De Litouwse arbeidswetgeving biedt voor alle sectoren de mogelijkheid om cao's op bedrijfs-, sectoraal-, territoriaal- en nationaal niveau te sluiten. Thans zijn er in het stedelijk vervoer alleen bedrijfscao's van kracht. Er is geen volledige lijst van deze overeenkomsten beschikbaar, aangezien geen enkele overheidsinstelling bedrijfscao's mag registreren. Volgens de arbeidswet zijn cao's ongeldig indien daarin minder gunstige voorwaarden zijn vastgelegd dan overeenkomstig deze wet of andere rechtsinstrumenten vereist.

In het stedelijk vervoer is de maximale wekelijkse arbeidstijd 60 uur; de gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd bedraagt 48 uur binnen een referentieperiode van vier maanden (zes maanden indien dit om objectieve redenen gerechtvaardigd is en na overleg met de belanghebbende sociale partners).

2.16. Luxemburg

Het stedelijk vervoer is geregeld in een cao voor buschauffeurs en ondersteunend personeel (die op nationaal niveau voor alle particuliere bedrijven verplicht is).

In Luxemburg gelden voor alle buschauffeurs van het stedelijk vervoer de voorschriften inzake de maximale wekelijkse arbeidstijd van Verordening (EEG) nr. 3820/85. De maximale rijtijd mag daarom niet meer bedragen dan 90 uur gedurende een periode van twee weken.

2.17. Malta

Het stedelijk vervoer wordt voor 80% door zelfstandigen verzorgd (railvervoer bestaat niet). Er zijn geen cao's.

De Maltese autoriteiten wijzen erop dat bepaalde kenmerken specifiek voor de situatie in Malta zijn: geringe lengte van de trajecten (maximaal 60 minuten), lage maximumsnelheid, lange tussenpozen tussen afzonderlijke ritten en dag op/dag af-ploegendiensten. Afwijkingen ten aanzien van de dagelijkse rusttijden en pauzes zijn toegestaan. De mogelijkheid tot individuele opt-out is ingevoerd.

2.18. Nederland

Voor het stedelijk vervoer bestaat een nationale cao. Sommige bedrijven vallen hier echter niet onder en hebben een eigen cao. Bovendien mogen bedrijven extra regelingen treffen ter nadere in- en aanvulling van deze cao's. Voor de gehele sector bestaan dus cao's.

Het geregelde reizigersvervoer over de weg (bus) valt onder het Arbeidstijdenbesluit, dat is gebaseerd op Verordening (EEG) nr. 3820/85, met uitzondering van pauzes die evenals het geregelde reizigersvervoer per metro, tram, lightrail en per spoor vallen onder de in intern recht omgezette wetgeving (Arbeidstijdenwet).

De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd in de bussector is 48 uur binnen een referentieperiode van 13 weken (26 weken indien aldus geregeld in een cao). Voor de metro, tram, lightrail en trein is de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd 45 uur (inclusief overwerk) binnen een referentieperiode van 13 weken (48 uur binnen een referentieperiode van 13 weken indien aldus geregeld in een cao).

2.19. Polen

Er bestaan geen nationale of regionale cao's voor het stedelijk vervoer, maar het merendeel van de bedrijven beschikt over een cao. Deze cao's mogen niet minder ongunstige voorwaarden bevatten dan de arbeidswet.

De voorschriften van de arbeidswet en de arbeidstijdwetgeving voor bestuurders verschillen niet van elkaar voor zover het in het stedelijk vervoer werkzame bestuurders betreft. Een artikel van de arbeidstijdwetgeving staat echter in uitzonderlijke gevallen een regeling voor onregelmatige arbeidstijden volgens een vooraf vastgesteld dienstrooster toe voor in het geregeld stadsvervoer werkzame bestuurders. De gemiddelde maximale wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) bedraagt 48 uur.

2.20. Portugal

Op het stedelijk vervoer zijn de algemene voorschriften van de arbeidswet van toepassing. Binnen het stedelijk vervoer zijn op grond van bedrijfscao's afwijkingen toegestaan wat betreft dagelijkse rusttijden, pauzes, wekelijkse rusttijden, maximale wekelijkse arbeidstijd en de duur van nachtarbeid.

De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd (overwerk inbegrepen) mag niet meer dan 48 uur bedragen binnen een referentieperiode die moet worden vastgesteld in een cao en niet meer dan twaalf maanden (vier of zes maanden voor het stedelijk vervoer, indien een cao ontbreekt) mag bedragen.

2.21. Slowakije

De op bedrijfsniveau gesloten cao's dekken alle werknemers van het stedelijk openbaar vervoer en bevatten bepalingen die een betere bescherming bieden. Voorts worden een aantal bepalingen van de bedrijfscao's door een cao op hoger niveau, die voor alle werkgevers en vakbonden van de sector verplicht is, verder uitgebreid en gewijzigd.

Overeenkomstig de arbeidswet mag de maximale wekelijkse arbeidstijd (inclusief overwerk) niet meer dan 48 uur bedragen; deze moeten gelijkmatig over de afzonderlijke weken verdeeld zijn. De werkgever mag echter met instemming van de

werknemersvertegenwoordigers of de werknemers de arbeidstijd gedurende een referentieperiode van vier maanden ongelijk verdelen over afzonderlijke weken.

2.22. Slovenië

Het geregelde openbaar vervoer is onderverdeeld in stedelijk en agglomeratievervoer. Slovenië wordt uit het oogpunt van het wegvervoer als één enkele regio beschouwd. Aangezien er niet in alle gemeenten stedelijk vervoer bestaat, wordt er interlokaal vervoer op middellange trajecten (5-50 km) en over langer afstanden verzorgd (meer dan 50 km).

Er zijn voor het geregelde stedelijk vervoer twee nationale cao's gesloten (voor respectievelijk het passagiersvervoer over de weg en dat per spoor); daarnaast zijn er bedrijfscao's die de werknemers extra rechten bieden. Voor het passagiersvervoer over de weg of dat per spoor gelden verschillende bepalingen. De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd is 40 uur; de maximale wekelijkse arbeidstijd mag niet meer dan 48 uur bedragen.

2.23. Spanje

Het stedelijk vervoer is geregeld in de nationale arbeidswetgeving en in cao's op bedrijfs- en nationaal niveau. De "Autoridades Autonómicas" zijn verantwoordelijk voor de organisatie van geregeld vervoer over de weg voor trajecten van minder dan 50 km en de lokale autoriteiten voor de organisatie van het stedelijk passagiersvervoer.

De gemiddelde wekelijkse arbeidstijd is 40 uur binnen een referentieperiode van twaalf maanden, met een maximum van 80 uur aan overwerk per jaar. Specifieke bepalingen ten aanzien van de rijtijden in het geregeld stedelijk personenvervoer ontbreken.

2.24. Zweden

Er is geen speciale wetgeving voor het stedelijk vervoer. De Zweedse arbeidstijdenwet is in deze sector, evenals in de meeste andere sectoren, volledig van toepassing. De sociale partners kunnen echter afwijken van de wet door middel van cao's, mits deze niet leiden tot minder gunstige voorwaarden dan die van de richtlijn. Er zijn geen specifieke voorschriften inzake rijtijden in het geregeld stedelijk personenvervoer, maar het is mogelijk dat deze in enige cao's zijn opgenomen.

Cao's worden op nationaal en bedrijfsniveau gesloten. Voor het stedelijk vervoer per spoor worden ook cao's op lokaal niveau gesloten. Cao's zijn verplicht voor bedrijven die bij werkgeversorganisaties zijn aangesloten of eigen cao's hebben.

De totale maximale wekelijkse arbeidstijd (normale arbeidstijd plus overwerk en aanwezigheidsdienst) bedraagt 48 uur gedurende elke periode van zeven dagen, te berekenen over een periode van vier maanden. Deze berekeningsperiode kan bij cao tot maximaal twaalf maanden worden verlengd.

2.25. Verenigd Koninkrijk

Voor het stedelijk vervoer gelden nationale regelingen en bedrijfscao's. De maximale wekelijkse arbeidstijd van 48 uur (inclusief overwerk) is van toepassing onder voorbehoud van de individuele opt-out, die in het VK wettelijk is ingevoerd. Volgens de Britse autoriteiten is in de meeste bedrijfscao's een werkweek van 35-40 uur vastgesteld plus overwerk op vrijwillige basis.

3. SOCIALE PARTNERS

Volgens de Federatie van de bonden voor het vervoerspersoneel in de Europese Unie (ETF) is een van de grootste problemen dat er regelingen ontbreken ten behoeve van doeltreffende en afschrikkende sancties; zij acht die noodzakelijk voor de handhaving van de bepalingen inzake de arbeidstijd. Voorts verlangt de ETF dat caos's voor alle in het stedelijk vervoer werkzame bedrijven en werknemers verplicht worden gesteld. Door de invoering van openbare aanbestedingen, uitbesteding en privatisering is het aantal werknemers dat niet onder cao's valt toegenomen in landen die geen verplichte cao op nationaal niveau kennen. Ten slotte had – voor zover de ETF bekend was – de tenuitvoerlegging van de richtlijn geen problemen voor de sector met zich meegebracht. Dit is waarschijnlijk te danken aan haar specifieke kenmerken, aangezien artikel 17, lid 3, afwijkingen toestaat die de sector een grote mate van flexibiliteit bieden. Niettemin wees de ETF op twee aspecten die aanzienlijke gezondheids- en veiligheidsproblemen veroorzaken: het ontbreken van een kwantitatieve definitie van een minimumnorm van "passende rusttijd" en het algemene gebruik van de individuele opt-out door buschauffeurs die in het geregelde passagiersvervoer in het Verenigd Koninkrijk werkzaam zijn.

De Internationale Unie van het Openbaar Vervoer (UITP) acht de bepalingen van de richtlijn adequaat voor het stedelijk vervoer. De UITP wijst er met klem op dat de bij artikel 17, lid 3, onder c), viii, toegestane afwijkingen die "de continuïteit van de dienst of de productie" waarborgen, gehandhaafd moeten blijven.

4. CONCLUSIES

Het geregeld stedelijk personenvervoer valt op nationaal en/of regionaal niveau onder regels en regelingen die tussen de diverse lidstaten verschillen. In tal van landen zijn, naargelang het vervoer over de weg dan wel per spoor plaatsvindt, verschillende wetgevingen en/of cao's van toepassing.

Over het algemeen genieten de werknemers in het stedelijk vervoer een grotere mate van bescherming dan de minimumeisen van de richtlijn voorschrijven.

In de meeste lidstaten vallen de werknemers in het geregeld stedelijk personenvervoer onder cao's, waarvan het toepassingsgebied van land tot land verschilt. Deze overeenkomsten hebben doorgaans betrekking op alle aspecten van de arbeidsverhoudingen. De cao's gelden, afhankelijk van de lidstaat in kwestie, op nationaal, regionaal en/of bedrijfsniveau.

In verscheidene lidstaten is de richtlijn ten uitvoer gelegd in de vorm van diverse nationale wettelijke maatregelen. Waar dit het geval is, bestaat er dikwijls een afzonderlijke nationale wetgeving voor buschauffeurs. Daarnaast passen sommige lidstaten de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 ook toe op buschauffeurs in het geregeld stedelijk personenvervoer. Niettemin is het nu nog niet duidelijk of alle bepalingen van Richtlijn 2002/25/EG worden toegepast.

In gevallen waarin hetzelfde bedrijf stedelijk en regionaal vervoer verzorgt, is het niet altijd duidelijk of Verordening (EEG) nr. 3820/85 en Richtlijn 2002/15/EG van toepassing zijn op werknemers die een traject afleggen van meer dan 50 km. Het is strijdig met het Gemeenschapsrecht om deze besluiten niet toe te passen op werknemers die onder het

toepassingsgebied daarvan vallen, aangezien deze specifieke rechtsinstrumenten meer bescherming bieden dan de richtlijn.

In sommige gevallen lijken de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 3820/85 en van Richtlijn 2001/15/EG te worden toegepast in combinatie met de mogelijkheid tot ruimere afwijkingen die de richtlijn biedt.

Daarnaast staat de wetgeving van sommige lidstaten een referentieperiode van 12 maanden voor de berekening van de gemiddelde wekelijkse arbeidstijd toe: dit is in strijd met de richtlijn.

Vijf lidstaten hebben gemeld dat zij de individuele opt-out hebben ingevoerd (Estland, Duitsland, Hongarije, Malta en het Verenigd Koninkrijk). Al deze landen hebben deze mogelijkheid echter niet specifiek in het stedelijk vervoer toegepast, maar meer in het algemeen.

De vertegenwoordigers van de vakbonden en van de werkgevers hebben geen van beiden verzocht om een herziening van de bepalingen die momenteel in deze sector gelden. De vakbonden wijzen op de moeilijkheden die zich voordoen bij de handhaving van de bepalingen, omdat zij de bestaande sancties ineffectief achten. Zij zijn van oordeel dat op dit terrein voortgang moet worden geboekt om te vermijden dat de ontwikkeling van deze sector gevaar loopt.

Al met al lijken de bepalingen van de richtlijn toereikend voor het stedelijk vervoer en zijn er geen grote problemen gesignaleerd. Slechts één lidstaat (Letland) heeft gewezen op problemen bij de naleving van de voorschriften van de richtlijn, met name wat betreft de maximale wekelijkse arbeidstijd.

De Commissie acht daarom geen wijzigingen noodzakelijk van de voorschriften inzake de organisatie van de arbeidstijd van werknemers die werkzaam zijn in het geregeld stedelijk personenvervoer. De Commissie zal een onderzoek instellen naar de bovengenoemde situaties waarin er aanwijzingen zijn dat er problemen bestaan met de naleving van het Gemeenschapsrecht, en met name van de richtlijn, en zal haar overeenkomstig het Verdrag opgedragen taken uitvoeren.