COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 7.7.2006
COM(2006) 371 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO

sobre a aplicação das disposições da Directiva 2003/88/CE (organização do tempo de trabalho dos trabalhadores afectados ao transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano)

RELATÓRIO DA COMISSÃO

sobre a aplicação das disposições da Directiva 2003/88/CE (organização do tempo de trabalho dos trabalhadores afectados ao transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano)

1. INTRODUÇÃO

1.1. Contexto jurídico

A Directiva 2003/88/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de Novembro de 2003, relativa a determinados aspectos da organização do tempo de trabalho (a seguir designada «a directiva»)[1,2], fixa as prescrições mínimas de segurança e de saúde em matéria de organização do tempo de trabalho[3] aplicáveis aos períodos de descanso diário, pausas, descanso semanal, tempo máximo de trabalho semanal, férias anuais e certos aspectos do trabalho nocturno, do trabalho por turnos e do ritmo de trabalho.

A directiva é aplicável a todos os sectores de actividade, públicos e privados[4], salvo se outros diplomas comunitários contiverem disposições mais específicas em matéria de organização do tempo de trabalho relativamente a determinadas ocupações ou actividades profissionais[5]. Vigoram actualmente quatro diplomas deste tipo[6], um dos quais – a Directiva 2002/15/CE[7] – é importante para o presente relatório. Esta directiva aplica-se aos *«trabalhadores móveis ao serviço de empresas estabelecidas num Estado-Membro e que participam em actividades de transporte rodoviário abrangidas pelo Regulamento (CEE) n.º 3820/85»*. Este regulamento, por sua vez, aplica-se aos transportes rodoviários, mas exclui os *«veículos afectos ao serviço regular de passageiros, cujo percurso da linha não ultrapasse 50 quilómetros»*[8].

Deste modo, o tempo de trabalho dos trabalhadores afectados ao transporte de passageiros em serviços regulares de transporte urbano, bem como dos trabalhadores móveis, sempre que o percurso não ultrapasse 50 quilómetros, é regulado pela directiva. Se o percurso ultrapassar 50 quilómetros, é aplicável a Directiva 2002/15/CE. Dadas as diferenças entre as respectivas

---

1 JO L 299 de 18.11.2003, p. 9.

2 A Directiva 2003/88/CE codifica a Directiva 93/104/CE do Conselho, de 23 de Novembro de 1993 (JO L 307 de 13.12.1993, p. 18), e a Directiva 2000/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 2000 (JO L 195 de 1.8.2000, p. 41).

3 Os trabalhadores abrangidos pela Directiva 2003/88/CE podem ser distinguidos entre «trabalhadores móveis» e outros trabalhadores. Os trabalhadores móveis são definidos como trabalhadores que, fazendo parte do pessoal de bordo, estão ao serviço de uma empresa que efectua transporte de passageiros ou de mercadorias por via rodoviária, aérea ou marítima. Nos termos do n.º 1 do artigo 20.º da directiva, os artigos 3.º, 4.º, 5.º e 8.º não se aplicam a estes trabalhadores.

4 Artigo 1.º, n.º 3.

5 Artigo 14.º

6 Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999 (JO L 167 de 2.7.1999, p. 33),
Directiva 2000/79/CE do Conselho, de 27 de Novembro de 2000 (JO L 302 de 1.12.2000, p. 57),
Directiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2002 (JO L 80 de 23.3.2002, p. 35), e
Directiva 2005/47/CE do Conselho, de 18 de Julho de 2005 (JO L 195 de 27.7.2005, p. 15).

7 JO L 80 de 23.3.2002, p. 35.

8 Artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85.

disposições, é importante aplicar aos trabalhadores as disposições correctas ou, em qualquer caso, as mais favoráveis.

1.2. Justificação do presente relatório

O artigo 26.º da directiva estabelece que *«até 1 de Agosto de 2005, a Comissão procederá, em consulta com os Estados-Membros e parceiros sociais a nível europeu, ao reexame do funcionamento das regras em relação aos trabalhadores do sector de transporte de passageiros em serviços de transporte urbano regular, a fim de apresentar, se necessário, as alterações adequadas para garantir uma abordagem coerente e adaptada a este sector»*.

A fim de cumprir esta obrigação, a Comissão elaborou um questionário destinado aos Estados-Membros e parceiros sociais. O presente relatório resume as respostas obtidas e apresenta algumas conclusões relativas à adequação das disposições da directiva ao sector dos transportes urbanos.

2. ANÁLISE DOS RELATÓRIOS NACIONAIS

2.1. Áustria

Os transportes urbanos são regidos por convenções celebradas entre as autoridades e as empresas de transporte municipais. Os trabalhadores de transportadoras rodoviárias ou ferroviárias privadas são abrangidos por convenções colectivas federais. A nível das empresas, podem também vigorar convenções colectivas.

Além disso, vigoram dois diplomas legais em matéria de transporte urbano regular de passageiros, um aplicável aos comboios e eléctricos, o outro, ao transporte rodoviário. Este último permite excepções, em conformidade com as Directivas 2003/88 e 2002/15, desde que fixadas por convenções colectivas, em matéria de descanso diário, descanso semanal e tempo máximo de trabalho semanal.

A Áustria estende a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 aos motoristas de autocarro do sector do transporte urbano regular de passageiros. Para as autoridades austríacas, o «transporte rodoviário» (artigo 1.º, n.º 1, do regulamento) abrange todos os motoristas que utilizem a rede pública de estradas, considerando, portanto, que estes trabalhadores são abrangidos pela Directiva 2002/15/CE (artigo 2.º, n.º 1, do regulamento).

2.2. Bélgica

Existem empresas que prestam serviços de transporte urbano e regional; como tal, alguns percursos regulares ultrapassam o limite de 50 quilómetros.

As disposições da directiva são aplicadas ao sector dos transportes urbanos. Não existem diferenças entre as disposições aplicáveis ao transporte rodoviário e ao ferroviário. As excepções são permitidas, desde que fixadas em convenção colectiva tornada obrigatória por um decreto real (*arrêté royal*). O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) é, em média, de 38 horas.

2.3. Chipre

Os transportes urbanos são assegurados pelo sector privado (não existem transportes ferroviários). Todas as prescrições mínimas são aplicadas através da transposição legislativa da directiva. Não existem excepções no que se refere aos trabalhadores dos transportes urbanos. No entanto, as convenções colectivas incluem disposições mais favoráveis e são aplicáveis a nível das empresas (não existem convenções colectivas nacionais ou regionais neste sector). O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) é, em média, de 48 horas.

2.4. República Checa

Na República Checa, todas as prescrições mínimas são aplicadas ao sector dos transportes urbanos através da transposição legislativa da directiva, independentemente do meio de transporte utilizado. A organização do tempo de trabalho é regulada pelo Código do Trabalho e por legislação especial aplicável ao tempo de trabalho no sector dos transportes (períodos de condução, períodos de descanso e pausas de segurança). As convenções colectivas são aplicáveis apenas a nível das empresas.

No que se refere aos períodos de condução, os motoristas de camiões ou autocarros devem ter um período de condução diário máximo de 9 horas (duas vezes por semana, o período de condução pode ser alargado para 10 horas) e os períodos de condução totais não devem exceder 90 horas durante duas semanas consecutivas.

2.5. Dinamarca

O sector dos transportes urbanos é abrangido por convenções colectivas nacionais, à excepção dos serviços de autocarros municipais das zonas urbanas de Odense e Århus, aos quais se aplicam convenções municipais de âmbito local.

As convenções colectivas não se aplicam obrigatoriamente a todas as empresas transportadoras que prestam serviços de transporte público. Todavia, na prática, quase todas as empresas devem respeitar uma convenção colectiva, uma vez que as autoridades municipais exigem, em regra, o cumprimento de convenções colectivas sectoriais nacionais como condição para a prestação de serviços de transporte público.

A certas linhas férreas e actividades de transporte urbano podem ser aplicáveis excepções às disposições em matéria de descanso diário e semanal. O tempo máximo de trabalho semanal (excluindo horas extraordinárias) não pode exceder 42 horas ou uma média de 37 horas num período não superior a 16 semanas. As horas extraordinárias são, habitualmente, compensadas com períodos de descanso.

2.6. Estónia

Os transportes públicos urbanos são organizados pelas autoridades municipais. Não existem diferenças entre as disposições aplicáveis ao transporte rodoviário e ao ferroviário. A grande maioria do sector dos transportes urbanos rodoviários é abrangida por uma convenção colectiva nacional, obrigatória para todas as empresas do sector. As convenções colectivas do sector ferroviário são celebradas a nível das empresas.

O tempo máximo de trabalho semanal é limitado a 40 horas. O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) não pode exceder, em média, 48 horas, num período

de referência de quatro meses. No sector dos transportes, a renúncia (*opt-out*) individual é utilizada sobretudo nos transportes rodoviários.

2.7. Finlândia

A directiva foi transposta pela «lei dos horários de trabalho», que prevê a possibilidade de as convenções colectivas (obrigatórias para todas as empresas do sector) incluírem excepções ao disposto na directiva. Existem disposições específicas aplicáveis aos períodos de condução nos serviços ferroviários, no contexto do sector dos transportes urbanos regulares. Para as autoridades finlandesas, determinadas disposições da directiva não se adaptam correctamente ao sector ferroviário (por exemplo, as disposições relativas a trabalho nocturno e a garantias de segurança).

O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) para os motoristas de autocarro é, em média, de 48 horas, num período de referência de 12 meses. Não existem limites formais em matéria de tempo máximo de trabalho semanal para os trabalhadores ferroviários. No entanto, segundo as autoridades nacionais, na prática, o tempo médio de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) não ultrapassa 48 horas.

2.8. França

A transposição da directiva no que se refere ao sector dos transportes urbanos ainda não está concluída. (Devem ser aprovados dois diplomas que regularão o tempo de trabalho no sector dos transportes públicos urbanos e na *Régie Autonome des Transports Parisiens* – RATP –, que inclui autocarros e metro).

As disposições da directiva já transpostas permitem excepções, nomeadamente em matéria de pausas, descanso diário e descanso semanal. Neste sector, aplicam-se disposições semelhantes aos serviços rodoviários e ferroviários. Os períodos de condução não estão regulados para os transportes urbanos.

Os transportes urbanos são abrangidos por convenções colectivas intersectoriais nacionais (aplicáveis a nível nacional a todas as empresas de todos os sectores ou a um sector pré-definido), pela convenção colectiva nacional relativa aos transportes urbanos (obrigatória para todas as empresas do sector dos transportes urbanos), por convenções colectivas que complementam as convenções sectoriais nacionais (obrigatórias para as empresas que pertençam às organizações profissionais signatárias e facultativas para as outras empresas) e por convenções celebradas a nível das empresas.

A RATP não é abrangida pela convenção colectiva nacional em matéria de transportes urbanos, nem pelas convenções colectivas que a complementam, mas deve respeitar disposições específicas e convenções colectivas internas.

2.9. Alemanha

A nível nacional, os trabalhadores do sector dos transportes públicos urbanos são abrangidos pelas disposições gerais que regulam o tempo de trabalho. Os trabalhadores das redes de autocarros e eléctricos são também abrangidos pelas regras aplicáveis aos motoristas.

As convenções colectivas têm âmbitos diversos e tanto podem ser aplicáveis a todos os operadores (ferroviários ou não ferroviários) como só a alguns. As empresas privadas são abrangidas por convenções colectivas regionais (a nível de cada *Land*). As empresas públicas

são abrangidas por uma convenção colectiva nacional. Salvo raras excepções, as convenções colectivas não têm qualquer efeito vinculativo geral (aplicam-se apenas aos empregadores e trabalhadores que pertençam às organizações signatárias).

Existem disposições especiais que regulam o tempo de trabalho dos motoristas (transportes rodoviários). Os motoristas que efectuam percursos que não ultrapassem 50 quilómetros são também abrangidos pelos períodos de condução, pausas e períodos de descanso previstos no Regulamento (CEE) n.º 3820/85.

O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) não pode exceder, em média, 48 horas, num período de referência de 12 meses. Desde 2004, a legislação alemã em matéria de tempo de trabalho permite que os limites sejam ultrapassados, desde que as convenções colectivas assim o prevejam e mediante o acordo individual dos trabalhadores [renúncia (*opt-out*) individual]. Não se sabe se as convenções colectivas relativas a transportes urbanos recorreram a esta possibilidade.

2.10. Grécia

O sector dos transportes urbanos está totalmente abrangido por convenções colectivas ou normas laborais. As empresas são abrangidas por uma convenção colectiva nacional ou, quando aplicável, por convenções colectivas celebradas a nível das empresas.

Nos termos da convenção colectiva nacional, o tempo máximo de trabalho semanal é de 40 horas, mais 3 horas extraordinárias, a menos que uma convenção colectiva celebrada a nível das empresas preveja especificamente outro limite. O período de referência é, em regra, de uma semana.

2.11. Hungria

As empresas que prestam serviços de transporte urbano estão abrangidas por convenções colectivas celebradas a nível das empresas e, em alguns casos, a nível sectorial.

A legislação húngara exige que os períodos de descanso diário no sector dos transportes urbanos regulares respeitem o disposto no Regulamento (CEE) n.º 3820/85. O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) oscila, em média, entre 42 e 48 horas, e a duração do período de referência é variável (um, dois ou três meses). O período máximo de condução é limitado a 11 horas. A renúncia (*opt-out*) individual prevista no artigo 22.º é aplicável.

2.12. Irlanda

Existem normas, aplicáveis a nível nacional, complementadas por convenções colectivas celebradas a nível das empresas. As normas aprovadas nos termos da lei do tráfego rodoviário são obrigatórias. As convenções colectivas não o são.

As normas aplicáveis ao transporte rodoviário regular de passageiros diferem das aplicáveis ao transporte ferroviário, devido às diferenças entre os diplomas legislativos vigentes. Existem disposições específicas aplicáveis também aos períodos de condução no sector dos transportes urbanos regulares, com base nas necessidades económicas e sociais deste sector. O tempo máximo de trabalho semanal depende do operador, mas o limite é de 48 horas.

Por último, aplicam-se isenções gerais à duração do trabalho nocturno, aos exames médicos e à transferência de trabalhadores do turno da noite para o turno de dia, bem como às garantias relativas ao trabalho nocturno.

2.13. Itália

A legislação que transpõe a directiva permite excepções no sector dos transportes urbanos, desde que sejam fixadas em convenções colectivas. As convenções colectivas aplicam-se a nível nacional e regional.

O tempo máximo de trabalho semanal é de 40 horas. As excepções são permitidas no que se refere ao transporte rodoviário regular de passageiros, desde que a média semanal não ultrapasse 48 horas, incluindo horas extraordinárias. As convenções colectivas podem incluir disposições mais favoráveis. O período de referência não pode ultrapassar 4 meses (6 ou 12 meses, quando a convenção colectiva assim o estabelecer, devido a motivos de ordem técnica ou de organização do trabalho).

2.14. Letónia

Os transportes urbanos efectuam-se por meio de autocarros, eléctricos e tróleis (não existem transportes urbanos ferroviários). As convenções colectivas aplicam-se a nível das empresas.

O tempo máximo de trabalho semanal é de 56 horas (com um limite de 144 horas extraordinárias num período de 4 meses).

O sistema não respeita, em determinadas circunstâncias, as disposições em matéria de tempo de trabalho e de descanso. Para as autoridades da Letónia, este facto deve-se ao reduzido número de motoristas e condutores. Estas autoridades defendem que as disposições relativas ao tempo de trabalho aplicáveis aos transportes públicos deveriam ser adaptadas à situação real do mercado e que seria necessário um período transitório de pelo menos três anos para garantir o cumprimento da directiva.

2.15. Lituânia

A organização do tempo de trabalho é regida pelo Código do Trabalho e por um diploma do Governo que permite excepções para os transportes rodoviários urbanos (os transportes ferroviários urbanos não existem).

A legislação laboral lituana prevê, relativamente a todos os sectores, a possibilidade de celebrar convenções colectivas a nível das empresas, mas também sectoriais, territoriais e nacionais. Actualmente, no sector dos transportes urbanos, estão apenas em vigor convenções colectivas celebradas a nível das empresas. Não é possível dispor de uma lista completa destas convenções, uma vez que nenhuma instituição pública está autorizada a registar este tipo de convenções colectivas. Nos termos do Código do Trabalho, as convenções colectivas são nulas se incluírem condições de trabalho menos favoráveis às exigidas neste código ou noutros diplomas legais.

No sector dos transportes urbanos, o tempo máximo de trabalho semanal é de 60 horas, no contexto de um horário semanal médio de 48 horas num período de referência de 4 meses (6 meses, desde que existam motivos objectivos e se forem consultados os parceiros sociais interessados).

2.16. Luxemburgo

O sector dos transportes urbanos é regido por uma convenção colectiva aplicável aos motoristas de autocarro e trabalhadores auxiliares (obrigatória a nível nacional para todas as empresas privadas).

O Luxemburgo estende a todos os motoristas de autocarro dos transportes urbanos as condições previstas no Regulamento (CEE) n.º 3820/85 em matéria de tempo máximo de trabalho semanal. Deste modo, o período máximo de condução não pode ultrapassar 90 horas num período de duas semanas.

2.17. Malta

Nos transportes urbanos, 80% dos trabalhadores trabalham por conta própria (o transporte ferroviário não existe). Não existem convenções colectivas.

As autoridades maltesas assinalam determinadas características específicas do contexto maltês: curta duração dos percursos (máximo de 60 minutos), baixos limites de velocidade nas estradas, períodos de pausa prolongados entre percursos e turnos de trabalho em dias alternados (dia sim, dia não). São permitidas excepções em matéria de descanso diário e pausas. Existe a possibilidade de renúncia (*opt-out*) individual.

2.18. Países Baixos

O sector dos transportes urbanos é regido por um convenção colectiva nacional. No entanto, algumas empresas não são abrangidas por ela, dispondo das suas próprias convenções colectivas. Além disso, as empresas podem dispor de normas adicionais, que desenvolvem ou complementam as referidas convenções. Assim sendo, todo o sector é abrangido por convenções colectivas.

Os transportes rodoviários regulares de passageiros (autocarro) são regidos por um decreto relativo a horários de trabalho, baseado no Regulamento (CEE) n.º 3820/85, à excepção das pausas que – tal como o transporte regular de passageiros por metro, eléctrico ou comboio – são regidas pela lei que transpõe a directiva («lei dos horários de trabalho»).

O tempo de trabalho semanal médio no sector dos autocarros é de 48 horas num período de referência de 13 semanas (26 semanas, se assim fixado em convenção colectiva). No que se refere ao metro, ao eléctrico e aos comboios, o tempo de trabalho semanal médio é de 45 horas (incluindo horas extraordinárias) num período de referência de 13 semanas (48 horas num período de referência de 13 semanas, se assim fixado em convenção colectiva).

2.19. Polónia

Não existem convenções colectivas nacionais ou regionais aplicáveis ao sector dos transportes urbanos, mas a grande maioria das empresas dispõe de convenções colectivas. Estas convenções não podem incluir disposições menos favoráveis do que as previstas no Código do Trabalho.

As regras do Código de Trabalho aplicáveis aos motoristas dos transportes urbanos não diferem das regras da legislação dos horários de trabalho. Todavia, um artigo desta legislação permite, em casos excepcionais, um regime de tempo de trabalho descontínuo para os

motoristas de percursos urbanos regulares, de acordo com um horário pré-definido. O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) é de 48 horas.

2.20. Portugal

O sector dos transportes urbanos é regido pelas normas gerais do Código do Trabalho. São permitidas excepções para o sector dos transportes urbanos, previstas em convenções colectivas celebradas a nível das empresas, no que se refere a descanso diário, pausas, descanso semanal, tempo máximo de trabalho semanal e duração do trabalho nocturno.

O tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) não pode ultrapassar, em média, 48 horas, num período de referência – a fixar em convenção colectiva – que não pode ultrapassar 12 meses (4 ou 6 meses para os transportes urbanos, sempre que exista convenção colectiva).

2.21. Eslováquia

As convenções colectivas, celebradas a nível das empresas, cobrem totalmente os trabalhadores dos transportes públicos urbanos e incluem disposições mais protectoras. Além disso, existe uma convenção colectiva mais geral, que cobre todo o sector e é obrigatória para todos os empregadores e sindicatos por ela abrangidos, ampliando e alterando determinadas disposições das convenções colectivas de nível empresarial.

Nos termos do Código do Trabalho, o tempo máximo de trabalho semanal, incluindo horas extraordinárias, não pode ultrapassar 48 horas, distribuídas igualmente por períodos de uma semana. No entanto, o empregador pode, depois de obter a aprovação dos próprios trabalhadores ou dos seus representantes, distribuir o trabalho de forma desigual durante cada semana, num período de referência de 4 meses.

2.22. Eslovénia

Os serviços regulares de transporte público rodoviário dividem-se entre serviços urbanos e serviços suburbanos. A Eslovénia é considerada como uma região única para efeitos de transporte rodoviário. Dado que nem todos os municípios dispõem de transportes urbanos, os transportes interurbanos cobrem serviços de distância média (de 5 a 50 km) e também serviços de longo curso (mais de 50 km).

Os serviços de transporte urbano regular são regidos por duas convenções colectivas nacionais (aplicáveis ao transporte rodoviário e ao transporte ferroviário de passageiros) e por convenções colectivas celebradas a nível das empresas, que prevêem direitos suplementares para os trabalhadores. Aos serviços de transporte rodoviário e ferroviário de passageiros aplicam-se disposições distintas. O tempo médio de trabalho semanal é de 40 horas e o tempo máximo de trabalho semanal não pode ultrapassar 48 horas.

2.23. Espanha

O sector dos transportes urbanos é regido pela legislação nacional de trabalho e por convenções colectivas de nível empresarial e nacional. A organização dos transportes rodoviários regulares em percursos com menos de 50 quilómetros cabe às *Autoridades Autonómicas*, ao passo que a organização dos transportes urbanos de passageiros é da responsabilidade das autoridades locais.

O tempo médio de trabalho semanal é de 40 horas num período de referência de 12 meses, com um limite de 80 horas extraordinárias por ano. Não existem disposições específicas em matéria de períodos de condução nos transportes urbanos regulares.

2.24. Suécia

Não existe legislação específica aplicável ao sector dos transportes urbanos. A lei sueca dos horários de trabalho aplica-se ao sector, tal como a quase todos os outros sectores. No entanto, os parceiros sociais dispõem da possibilidade de consagrar, em convenções colectivas, excepções à lei, desde que não prevejam condições menos favoráveis que as exigidas pela directiva. Não existem disposições específicas em matéria de períodos de condução nos transportes urbanos regulares, mas as convenções colectivas podem incluí-las.

As convenções colectivas são celebradas a nível nacional e das empresas. No que se refere aos transportes ferroviários urbanos, as convenções são igualmente celebradas a nível local. As convenções colectivas são obrigatórias para as empresas que pertençam a organizações de empregadores ou tenham assinado convenções colectivas em nome próprio.

O tempo máximo de trabalho semanal agregado (incluindo tempo de trabalho normal, horas extraordinárias e tempo de permanência) é de 48 horas por cada período de 7 dias, a calcular relativamente a um período de 4 meses. Este período de cálculo pode ser alargado até 12 meses por uma convenção colectiva.

2.25. Reino Unido

No que se refere à legislação aplicável, o sector dos transportes urbanos é regido por normas nacionais e por convenções colectivas de empresas. As 48 horas de tempo máximo de trabalho semanal (incluindo horas extraordinárias) aplicam-se, respeitando a renúncia (*opt-out*) individual, que é aplicável no Reino Unido. Segundo as autoridades britânicas, a maior parte das convenções colectivas das empresas prevêem uma semana de trabalho de 35 a 45 horas, acrescidas de horas extraordinárias em regime de voluntariado.

3. PARCEIROS SOCIAIS

Para a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), um dos problemas principais reside na ausência de mecanismos de aplicação de sanções eficazes e dissuasivas, que considera necessário para garantir o cumprimento das disposições em matéria de tempo de trabalho. Por outro lado, a ETF apela a que seja conferido carácter obrigatório às convenções colectivas aplicáveis às empresas e aos trabalhadores do sector dos transportes urbanos. A abertura à concorrência dos contratos públicos e da subcontratação e a privatização implicaram o aumento do número de trabalhadores não abrangidos por convenções colectivas nos países que não dispõem de convenções colectivas a nível nacional. Por último, a ETF indicou que, ao que sabia, a aplicação da directiva não causava quaisquer problemas no sector, o que se fica a dever, ao que tudo indica, às suas características específicas, visto que o artigo 17.º, n.º 3, permite a existência de excepções que conferem grande flexibilidade ao sector. No entanto, a ETF assinalou dois elementos causadores de problemas consideráveis nos domínios da saúde e segurança: a ausência de uma definição quantitativa de um valor mínimo de «descanso adequado» e a vasta utilização da renúncia (*opt-out*) individual por parte de motoristas de autocarro da rede de transporte regular de passageiros do Reino Unido.

Para a Associação Internacional de Transportes Públicos (UITP), as disposições da directiva são adequadas ao sector dos transportes urbanos. Esta associação salienta especialmente a necessidade de manter as excepções permitidas pelo artigo 17.º, n.º 3, alínea c), subalínea viii), que asseguram *«a continuidade do serviço ou da produção»*.

4. CONCLUSÕES

O sector dos transportes urbanos regulares é regido, a nível nacional e/ou regional, por regras e estruturas que diferem entre os Estados-Membros. Em muitos países, a legislação e/ou as convenções colectivas aplicáveis ao transporte rodoviário diferem das aplicáveis ao transporte ferroviário.

Em geral, o nível de protecção garantido aos trabalhadores dos transportes públicos urbanos é superior às exigências mínimas da directiva.

Na maior parte dos Estados-Membros, os trabalhadores dos transportes urbanos regulares são abrangidos por convenções colectivas, cujo âmbito varia consoante o país. Estas convenções cobrem, em regra, todos os aspectos da relação laboral. As convenções colectivas aplicam-se a nível nacional, regional ou das empresas, segundo o Estado-Membro.

Em vários Estados-Membros, a directiva é aplicada através de diversos diplomas legislativos nacionais. Nestes casos, é frequente existir legislação nacional específica destinada aos motoristas de autocarro. Além disso, alguns Estados-Membros estendem a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 aos motoristas de autocarros dos transportes urbanos regulares de passageiros. Não obstante, nesta fase não é claro se todas as disposições da Directiva 2002/15/CE são aplicadas.

Quando o transporte urbano e regional é assegurado pela mesma empresa, nem sempre é claro se o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e a Directiva 2002/15/CE se aplicam aos trabalhadores que efectuam percursos superiores a 50 quilómetros. A não aplicação destes diplomas legais aos trabalhadores abrangidos pelo seu âmbito de aplicação constitui uma violação do direito comunitário, uma vez que estes diplomas legais específicos prevêem um grau de protecção superior ao da directiva.

Em alguns casos, as disposições do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e da Directiva 2002/15/CE parecem combinar-se com as possibilidades mais amplas em matéria de excepções previstas pela directiva.

Por outro lado, em alguns Estados-Membros, a legislação permite um período de referência de 12 meses para o cálculo do tempo máximo de trabalho semanal, o que contradiz a directiva.

Cinco Estados-Membros dão conta da aplicação da renúncia (*opt-out*) individual (Estónia, Alemanha, Hungria, Malta e Reino Unido). Porém, todos eles a aplicam de forma genérica e não especificamente ao sector dos transportes urbanos.

Nem os sindicatos nem os representantes dos trabalhadores solicitaram uma revisão das disposições actualmente aplicáveis a este sector. Os sindicatos assinalaram algumas dificuldades de aplicação das disposições, devido à ineficácia das sanções previstas. Consideram que, a este respeito, devem ser feitas algumas alterações, a fim de evitar que o desenvolvimento deste sector seja comprometido.

Em conclusão, as disposições da directiva parecem adequadas ao sector dos transportes urbanos, não tendo sido identificados problemas de maior. Apenas um Estado-Membro (Letónia) referiu ter dificuldade em cumprir o disposto na directiva, especificamente no que se refere ao tempo máximo de trabalho semanal.

A Comissão não considera ser necessário proceder a qualquer alteração das regras em matéria de organização do tempo de trabalho dos trabalhadores do sector de transporte de passageiros em serviços de transporte urbano regular. A Comissão irá examinar as situações atrás referidas de existência de dificuldades de cumprimento do direito comunitário, em especial da directiva, assumindo as responsabilidades que o Tratado lhe atribui.