KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 7.7.2006
KOM(2006) 371 v konečném znění

ZPRÁVA KOMISE

o fungování ustanovení směrnice 2003/88/ES (úprava pracovní doby pracovníků v oblasti přepravy cestujících v pravidelné městské dopravě)

ZPRÁVA KOMISE

o fungování ustanovení směrnice 2003/88/ES (úprava pracovní doby pracovníků v oblasti přepravy cestujících v pravidelné městské dopravě)

1. ÚVOD

1.1. Právní souvislosti

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/88/ES ze dne 4. listopadu 2003 o některých aspektech úpravy pracovní doby (dále jen „směrnice“)[1] [2] stanoví minimální bezpečnostní a zdravotní požadavky na úpravu pracovní doby pracovníků[3] v souvislosti s denní dobou odpočinku, přestávkami v práci, týdenní dobou odpočinku, maximální délkou týdenní pracovní doby, dovolenou za kalendářní rok a s aspekty noční práce, práce na směny a s rozvržením práce.

Směrnice se vztahuje ke všem odvětvím činnosti, veřejným i soukromým[4], kromě případů, ve kterých nástroje Společenství obsahují konkrétnější požadavky na úpravu pracovní doby u určitých povolání nebo pracovních činností[5]. V současné době existují čtyři takové nástroje[6], z nichž je pro tuto zprávu důležitá jedna směrnice 2002/15/ES[7]. Vztahuje se na „*mobilní pracovníky zaměstnané podniky usazenými v členském státě, kteří se podílejí na činnostech v silniční dopravě, na které se vztahuje nařízení (EHS) č. 3820/85*“. Toto nařízení se vztahuje k dopravě po silnici, ale jsou z něj vyloučena „*vozidla používaná k linkové přepravě cestujících, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 kilometrů*“[8].

Pracovní doba pracovníků přepravy cestujících v pravidelné městské dopravě, jakož i mobilních pracovníků, jejichž trasa nepřekračuje 50 kilometrů, se tudíž řídí směrnicí. Pokud trasa překračuje 50 kilometrů, používá se směrnice 2002/15/ES. S ohledem na regulační rozdíly je důležité, aby se na pracovníky vztahovala správná ustanovení nebo aby se v každém případě jednalo o ustanovení, která je nejvíce ochraňují.

---

1 Úř. věst. č. L 299, 18.11.2003, s. 9.

2 Směrnice 2003/88/ES kodifikuje směrnici Rady 93/104/ES ze dne 23. listopadu 1993 (Úř. věst. č. L 307, 13.12.1993, s. 18) a směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/34/ES ze dne 22. června 2000 (Úř. věst. č. L 195, 1.8.2000, s. 41).

3 U pracovníků zahrnutých do směrnice 2003/88/ES je možné stanovit rozdíl mezi „mobilními pracovníky“ a ostatními pracovníky. Mobilní pracovníci jsou definováni jako pracovníci zaměstnaní jako členové personálu v podniku, který poskytuje služby v osobní dopravě nebo přepravě zboží po silnici, letecky nebo vnitrozemskou plavbou. Podle čl. 20 odst. 1 směrnice se na ně nevztahují články 3, 4, 5 a 8.

4 Ustanovení čl. 1 odst. 3.

5 Článek 14

6 Směrnice Rady 1999/63/ES ze dne 21. června 1999 (Úř. věst. č. L 167, 2.7.1999, s. 33);
směrnice Rady 2000/79/ES ze dne 27. listopadu 2000 (Úř. věst. č. L 302, 1.12.2000, s. 57;
směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 (Úř. věst. č. L 80, 23.3.2002, s. 35);
směrnice Rady 2005/47/ES ze dne 18. července 2005 (Úř. věst. č. L 195, 27.7.2005, s. 15).

7 Úř. věst. č. L 80, 23.3.2002, s. 35

8 Článek 4 nařízení (EHS) č. 3820/85

1.2. K čemu je tato zpráva?

Článek 26 směrnice stanoví, že „*po konzultaci s členskými státy a sociálními partnery na evropské úrovni přezkoumá Komise nejpozději do 1. srpna 2005 uplatňování ustanovení na pracovníky v oboru přepravy cestujících pravidelné městské dopravy, aby v případě potřeby předložila vhodné změny k zajištění souvislého a přiměřeného přístupu v tomto odvětví*“.

Aby Komise dodržela tento závazek, připravila dotazník, který mají vyplnit členské státy a sociální partneři. Tato zpráva shrnuje odpovědi, které obdržela, a předkládá některé závěry týkající se přiměřenosti ustanovení směrnice týkajících se odvětví městské dopravy.

2. PŘEHLED VNITROSTÁTNÍCH ZPRÁV

2.1. Rakousko

Městská doprava se řídí dohodami mezi městskými úřady a společnostmi, které provozují veřejnou dopravu. Na pracovníky v soukromých společnostech provozujících autobusovou a železniční dopravu se vztahují federální kolektivní smlouvy. Kolektivní smlouvy mohou být uzavírány také na úrovni společností.

Pro přepravu cestujících v pravidelné městské dopravě kromě toho platí dvě zákonná opatření, jedno pro železniční a tramvajovou dopravu a druhé pro silniční dopravu. Druhé jmenované opatření umožňuje odchylky v souladu se směrnicí a směrnicí 2002/15/ES, pokud tak stanoví kolektivní smlouva v ustanoveních o denní době odpočinku, týdenní době odpočinku a maximální délce týdenní pracovní doby.

Rakousko rozšiřuje používání nařízení (EHS) č. 3820/85 na řidiče autobusů při přepravě cestujících v pravidelné městské dopravě. Rakouské orgány vykládají „silniční přepravu“ (čl. 1 odst.1 nařízení) jako přepravu zahrnující všechny řidiče na státních silnicích, a tudíž mají za to, že tito pracovníci podléhají směrnici 2002/15/ES (článek 2.1 nařízení).

2.2. Belgie

V Belgii působí společnosti, které zajišťují městskou i regionální dopravu, a některé pravidelné trasy tudíž překračují hranici 50 kilometrů.

Ustanovení směrnice jsou použitelná na odvětví městské dopravy. Mezi silniční a železniční dopravou neexistují žádné regulační rozdíly. Odchylky jsou povoleny na základě kolektivní smlouvy, která je podle královského výnosu („Arrêté royal“) povinná. Průměrná maximální délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasů) činí 38 hodin.

2.3. Kypr

Městskou dopravu zajišťuje a provozuje soukromý sektor (železniční doprava neexistuje). Všechna minimální ustanovení se používají na základě provedení směrnice do vnitrostátních předpisů. Pokud jde o pracovníky městské dopravy, žádné odchylky neexistují. Kolektivní smlouvy však obsahují příznivější ustanovení a jsou použitelné na úrovni společností (v tomto odvětví neexistují žádné vnitrostátní nebo regionální kolektivní smlouvy). Průměrná maximální délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasů) činí 48 hodin.

2.4. Česká republika

V České republice se veškerá minimální ustanovení v odvětví městské dopravy používají prostřednictvím právního převedení směrnice, a to bez ohledu na používaný dopravní prostředek. Úprava pracovní doby se řídí zákoníkem práce a zvláštními právními předpisy, které jsou použitelné na pracovní dobu v odvětví dopravy (doby řízení, doby odpočinku a bezpečnostní přestávky). Kolektivní smlouvy jsou použitelné pouze na úrovni podniků.

Pokud jde o dobu řízení, posádky nákladních aut nebo autobusů mohou denně řídit maximálně po dobu 9 hodin (dvakrát za týden se doba řízení může prodloužit na 10 hodin) a celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin během 2 po sobě následujících týdnů.

2.5. Dánsko

Na odvětví městské dopravy se vztahují vnitrostátní kolektivní smlouvy s výjimkou služeb veřejné autobusové dopravy, které poskytují společnosti městské dopravy Odense a Århus a které spadají pod místní společné dohody.

Kolektivní smlouvy se povinně nevztahují na všechny autobusové společnosti zajišťující veřejnou dopravu. V praxi však téměř všechny společnosti musejí dodržovat kolektivní smlouvy, protože obecní úřady obecně označují dodržování odvětvové vnitrostátní kolektivní smlouvy za podmínku u nabídkových řízení v oblasti veřejné dopravy.

Některé činnosti železniční a pravidelné městské dopravy mohou podléhat odchylkám od ustanovení týkajících se denní a týdenní doby odpočinku. Průměrná maximální délka týdenní pracovní doby (bez přesčasů) nesmí přesáhnout 42 hodin nebo v průměru 37 hodin po dobu nejdéle 16 týdnů. Přesčas se obvykle kompenzuje dobou odpočinku.

2.6. Estonsko

Městskou veřejnou dopravu řídí městské orgány. Mezi silniční a železniční dopravou neexistují žádné zákonné rozdíly. Na převažující část odvětví městské silniční dopravy se vztahuje vnitrostátní kolektivní smlouva, která je povinná pro všechny společnosti fungující v odvětví silniční dopravy. Kolektivní smlouvy v odvětví železnic se uzavírají na úrovni podniků.

Maximální délka týdenní pracovní doby je omezena na 40 hodin. Průměrná maximální délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasů) nesmí přesáhnout 48 hodin v rámci referenčního období čtyř měsíců. V odvětví dopravy se možnost individuálního neuplatňování dotyčného ustanovení využívá hlavně ve vztahu k silniční dopravě.

2.7. Finsko

Směrnice byla zavedena prostřednictvím „Zákona o pracovní době“ umožňujícího, aby se kolektivní smlouvy (povinné pro všechny společnosti v tomto odvětví) mohly odchylovat od ustanovení směrnice. Zvláštní ustanovení se vztahují k době řízení v železničních službách v rámci odvětví pravidelné městské dopravy. Podle finských orgánů jsou některá ustanovení směrnice méně vhodná pro odvětví železnic (např. ustanovení o pracovnících na nočních směnách a o bezpečnostních zárukách).

Průměrná maximální délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasů) pro zaměstnance v autobusové dopravě činí 48 hodin v rámci referenčního období dvanácti měsíců. Pro

zaměstnance v železniční dopravě neexistuje žádné úřední omezení maximální délky týdenní pracovní doby. Podle vnitrostátních orgánů však v praxi průměrná délka pracovní doby (včetně přesčasů) nepřekračuje 48 hodin týdně.

2.8. Francie

Převedení směrnice do odvětví městské dopravy nebylo dosud dokončeno. (Uzákoněny mají být dva výnosy, které budou regulovat pracovní dobu v odvětví městské veřejné dopravy a v Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP – autobus a metro).

Ustanovení směrnice, která již byla převedena, umožňují odchylky, zejména pokud jde o přestávky v práci, denní dobu odpočinku a týdenní dobu odpočinku. Podobná ustanovení se vztahují k silniční a železniční dopravě v tomto odvětví. Doba řízení není u městské dopravy regulována.

Na městskou dopravu se vztahují meziprofesní vnitrostátní kolektivní smlouvy (na vnitrostátní úrovni použitelné na všechny společnosti všech odvětví nebo předem určeného odvětví), vnitrostátní kolektivní smlouvy pro oblast městské dopravy (závazné pro všechny společnosti v odvětví městské dopravy), kolektivní smlouvy, které doplňují vnitrostátní odvětvovou smlouvu (závaznou pro podniky, které jsou členy signatářských profesních organizací, a dobrovolnou pro ostatní podniky) a smlouvy na úrovni společností.

Systém RATP nepodléhá vnitrostátní kolektivní smlouvě v oblasti městské dopravy ani jejím doplňujícím kolektivním smlouvám, ale podléhá zvláštním ustanovením a vnitropodnikovým kolektivním smlouvám.

2.9. Německo

Pracovníci v odvětví městské veřejné dopravy podléhají na vnitrostátní úrovni obecným ustanovením, jimiž se řídí pracovní doba. Zaměstnanci autobusových a tramvajových sítí rovněž podléhají nařízením pro řidiče.

Kolektivní smlouvy se liší svým rozsahem a mohou se vztahovat na všechny provozovatele (železniční i neželezniční dopravy) nebo pouze na některé z nich. Soukromé společnosti podléhají regionálním kolektivním smlouvám (na úrovni spolkových zemí). Na státní společnosti se vztahuje vnitrostátní kolektivní smlouva. Až na vzácné výjimky nemají kolektivní smlouvy žádný obecně závazný účinek (platí pouze pro ty zaměstnavatele a zaměstnance, kteří jsou členy signatářských organizací).

Pracovní doba řidičů v silniční dopravě se řídí zvláštními předpisy. Řidiči na trasách nepřekračujících 50 kilometrů rovněž podléhají požadavkům na dobu řízení, přestávky a doby odpočinku podle nařízení (EHS) č. 3820/85.

Průměrná maximální délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasů) nesmí přesáhnout 48 hodin v rámci referenčního období dvanácti měsíců. Německý zákon o pracovní době od roku 2004 umožňuje překročení omezení pracovní doby, pokud tak stanoví kolektivní smlouvy, s podmínkou souhlasu jednotlivých pracovníků (možnost individuálního neuplatňování dotyčného ustanovení). Není známo, zda kolektivní smlouvy v oblasti městské dopravy využívají této možnosti.

2.10. Řecko

Na odvětví městské dopravy se plně vztahují buď kolektivní smlouvy, nebo pracovní řád. Na společnosti se vztahuje vnitrostátní kolektivní smlouva nebo, je-li to vhodné, kolektivní smlouvy na úrovni společností.

Podle vnitrostátní kolektivní smlouvy činí maximální délka týdenní pracovní doby 40 hodin plus 3 hodiny přesčasu, pokud kolektivní smlouva na úrovni společností výslovně nestanoví jinak. Referenční období je obecně 1 týden.

2.11. Maďarsko

Na společnosti, které zajišťují městskou dopravu, se vztahují kolektivní smlouvy na úrovni společností a v některých případech na úrovni poboček.

Maďarské právní předpisy vyžadují, aby denní doby odpočinku při přepravě cestujících v pravidelné městské dopravě vyhovovaly požadavkům nařízení (EHS) č. 3820/85. Průměrná maximální délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasu) se pohybuje od 42 do 48 hodin a délka referenčního období je různá (jeden měsíc, dva měsíce nebo čtvrt roku). Maximální doba řízení je omezena na 11 hodin. Využívá se možnosti individuálního neuplatňování podle článku 22.

2.12. Irsko

V Irsku se uplatňují nařízení, použitelná především na vnitrostátní úrovni, která doplňují některé kolektivní smlouvy na úrovni společností. Nařízení stanovená podle zákonů o silniční dopravě jsou povinná. Kolektivní smlouvy nejsou.

Pro přepravu cestujících v pravidelné silniční dopravě platí odlišná ustanovení v porovnání s železniční dopravou, a to kvůli rozdílům ve stávajících legislativních rámcích. Zvláštní ustanovení se rovněž vztahují na dobu řízení v odvětví pravidelné městské dopravy, a to na základě jeho hospodářských a sociálních potřeb. Maximální týdenní délka pracovní doby závisí na provozovateli dopravy, ale podléhá omezení v délce 48 hodin.

Na závěr je třeba říci, že obecné výjimky se uplatňují u délky noční práce, lékařských posudků a přesunu pracovníků noční směny na denní směnu a záruk u noční práce.

2.13. Itálie

Opatření, jimiž se provádí směrnice, umožňují odchylky v odvětví městské dopravy, pokud tak stanoví kolektivní smlouvy. Kolektivní smlouvy se používají na vnitrostátní a regionální úrovni.

Maximální délka týdenní pracovní doby činí 40 hodin. Odchylky jsou povoleny, pokud jde o přepravu cestujících v pravidelné silniční dopravě za předpokladu, že týdenní průměr nepřekročí 48 hodin včetně přesčasů. V kolektivních smlouvách mohou být stanovena příznivější ustanovení. Referenční období nesmí přesáhnout čtyři měsíce (šest nebo dvanáct měsíců, pokud tak stanoví kolektivní smlouvy, je-li to zapotřebí z technických důvodů nebo kvůli pracovnímu rozvržení).

2.14. Lotyšsko

Veřejná doprava zahrnuje autobusovou, tramvajovou nebo trolejbusovou dopravu (městská železniční doprava neexistuje). Kolektivní smlouvy se používají na úrovni společností.

Maximální délka týdenní pracovní doby činí 56 hodin týdně (přesčasy jsou omezeny na 144 hodin ve čtyřměsíčním období).

Tento systém za určitých okolností nevyhovuje ustanovením o pracovní době a době odpočinku. Podle lotyšských orgánů je to způsobeno nedostatkem řidičů a průvodčích. Tyto orgány namítají, že ustanovení o pracovní době použitelná na veřejnou dopravu by se měla přizpůsobit skutečné situaci na trhu a že k dosažení shody by potřebovaly přechodné období v délce alespoň 3 let.

2.15. Litva

Úprava pracovní doby se řídí zákoníkem práce a vládním usnesením, které umožňuje odchylky pro městskou silniční dopravu (městská železniční doprava neexistuje).

Litevské právní předpisy v oblasti práce u všech odvětví předpokládají možnost uzavírání kolektivních smluv na úrovni společností, odvětví, územních oblastí a celého státu. V současné době jsou v platnosti pouze kolektivní smlouvy na úrovni společností, a to v odvětví městské dopravy. K dispozici není žádný úplný seznam těchto smluv, jelikož žádná veřejná instituce není oprávněna k evidenci kolektivních smluv na úrovni společností. Podle zákoníku práce jsou kolektivní smlouvy neplatné, umožňují-li méně příznivé pracovní podmínky v porovnání s podmínkami, které vyžaduje zákoník práce nebo jiné právní nástroje.

V odvětví městské dopravy činí maximální délka týdenní pracovní doby 60 hodin, přičemž maximální délka průměrné týdenní pracovní doby činí 48 hodin, a to v rámci referenčního období čtyř měsíců (šesti měsíců, pokud existují objektivní důvody a pokud proběhly konzultace se zúčastněnými sociálními partnery).

2.16. Lucembursko

Odvětví městské dopravy se řídí kolektivní smlouvou použitelnou na řidiče autobusů a pomocné síly (povinnou pro všechny soukromé společnosti na vnitrostátní úrovni).

Lucembursko rozšiřuje požadavky na maximální délku týdenní pracovní doby podle nařízení (EHS) č. 3820/85 na všechny řidiče autobusů v městské dopravě. Maximální doba řízení tudíž nesmí přesáhnout 90 hodin během 2 týdnů.

2.17. Malta

V městské dopravě je 80 % pracovníků samostatně výdělečně činných (železniční doprava neexistuje). Kolektivní smlouvy neexistují.

Maltské orgány zdůrazňují některé rysy, které jsou pro poměry na Maltě typické: krátké trvání cest (maximálně 60 minut), omezení rychlosti na silnicích, dlouhé náhradní doby mezi jednotlivými cestami a rozvržení práce na směny, kdy po dni práce vždy následuje den volna. Odchylky jsou povoleny, pokud jde o denní dobu odpočinku a přestávky v práci. Byla zavedena možnost individuálního neuplatňování dotyčného ustanovení.

2.18. Nizozemsko

Odvětví městské dopravy se řídí vnitrostátní kolektivní smlouvou. Některé společnosti jí však nepodléhají a mají své vlastní kolektivní smlouvy. Společnosti kromě toho mohou mít doplňující předpisy, které tyto smlouvy rozvíjejí nebo doplňují. Na celé odvětví se tudíž vztahují kolektivní smlouvy.

Pravidelná přeprava cestujících v silniční dopravě (autobusem) se řídí výnosem o pracovní době, který je založen na nařízení (EHS) č. 3820/85 s výjimkou přestávek, které stejně jako přeprava cestujících metrem, tramvají a vlaky podléhají legislativnímu provedení směrnice („Zákon o pracovní době“).

Průměrná týdenní délka pracovní doba v autobusové dopravě činí 48 hodin v rámci referenčního období 13 týdnů (26 týdnů, pokud tak stanoví kolektivní smlouva). Pokud jde o metro, tramvaje a vlaky, průměrná délka týdenní pracovní doby činí 45 hodin (včetně přesčasů) v rámci referenčního období 13 týdnů (48 hodin v rámci referenčního období 13 týdnů, pokud tak stanoví kolektivní smlouva).

2.19. Polsko

Odvětví městské dopravy se neřídí žádnými vnitrostátními nebo regionálními kolektivními smlouvami, převážná většina společností však má kolektivní smlouvy. Není dovoleno, aby tyto smlouvy obsahovaly méně příznivá ustanovení než smlouvy použitelné podle zákoníku práce.

Pravidla pro řidiče v městské dopravě, pokud jde o zákoník práce a předpisy pro pracovní dobu řidičů, se neliší. Jeden článek z právního předpisu o pracovní době však ve výjimečných případech umožňuje režim přerušované pracovní doby pro řidiče v pravidelné dopravě na městských trasách, a to podle předem určeného časového harmonogramu. Maximální délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasů) činí 48 hodin.

2.20. Portugalsko

Odvětví městské dopravy se řídí obecnými pravidly zákoníku práce. Kolektivní smlouvy na úrovni společností povolují odchylky v odvětví městské dopravy, které se týkají denní doby odpočinku, týdenní doby odpočinku, maximální délky týdenní pracovní doby a délky noční práce.

Maximální průměrná délka týdenní pracovní doby (včetně přesčasů) nesmí překročit 48 hodin v rámci referenčního období, které se musí řídit kolektivní smlouvou a nesmí přesáhnout dvanáct měsíců (čtyři nebo šest měsíců u městské dopravy, pokud neexistuje kolektivní smlouva).

2.21. Slovensko

Kolektivní smlouvy uzavřené na úrovni společenství plně vztahují na zaměstnance městské veřejné dopravy a obsahují ustanovení, která je více ochraňují. Mimoto kolektivní smlouva na vyšší úrovni, která zahrnuje celé hospodářské odvětví a je povinná pro všechny zaměstnavatele a odborové svazy, kterých se týká, rozšiřuje a upravuje určitá ustanovení kolektivních smluv na úrovni společností.

Podle zákoníku práce nesmí maximální délka týdenní pracovní doby včetně přesčasů překročit 48 hodin, které jsou rovnoměrně rozděleny do jednotlivých týdnů. Zaměstnavatel však po dohodě se zástupci zaměstnanců nebo se zaměstnancem může upravit pracovní dobu nerovnoměrně pro jednotlivé týdny, a to v rámci čtyřměsíčního referenčního období.

2.22. Slovinsko

Služby pravidelné veřejné silniční dopravy jsou rozděleny na městské a předměstské služby. Pokud jde o silniční dopravu, Slovinsko je považováno za jediný region. Vzhledem k tomu, že městská doprava není zajištěna ve všech obcích, služby na střední vzdálenost (od 5 do 50 km) a na velkou vzdálenost (více než 50 km) má na starosti meziměstská doprava.

Služby pravidelné městské dopravy se řídí dvěma vnitrostátními kolektivními smlouvami (pro přepravu cestujících po silnici a po železnici) a kolektivními smlouvami na úrovni společností, které pracovníkům zajišťují mimořádná práva. Ustanovení týkající přepravy cestujících v silniční a železniční dopravě se různí. Průměrná délka týdenní pracovní doby činí 40 hodin, přičemž maximální délka týdenní pracovní doby nesmí přesáhnout 48 hodin.

2.23. Španělsko

Odvětví městské dopravy se řídí vnitrostátními právními předpisy, které se týkají práce, a kolektivními smlouvami na úrovni společností a na vnitrostátní úrovni. Organizaci pravidelné silniční dopravy u cest kratších než 50 kilometrů má na starosti „Autoridades Autonómicas“, zatímco zajištění přepravy cestujících v městské dopravě je odpovědností místních orgánů.

Průměrná délka týdenní pracovní doba činí 40 hodin ve dvanáctiměsíčním referenčním období, přičemž maximální délka přesčasů za rok může dosahovat 80 hodin. K době řízení v pravidelné městské dopravě se nevztahují žádná zvláštní ustanovení.

2.24. Švédsko

Co se týče použitelných vnitrostátních právních předpisů, k odvětví městské dopravy se nevztahují žádné zvláštní právní předpisy. Stejně jako pro většinu dalších odvětví také pro toto odvětví plně platí švédský zákon o pracovní době. Sociální partneři se však mohou odchýlit od tohoto zákona na základě kolektivních smluv, pokud neobsahují pravidla, která jsou méně příznivá než pravidla stanovená ve směrnici. Pokud jde o dobu řízení v pravidelné městské dopravě, neexistují žádná zvláštní ustanovení, mohou se však objevit v kolektivních smlouvách.

Kolektivní smlouvy se podepisují na vnitrostátní úrovni a na úrovni společností. Co se týče městské dopravy po železnici, smlouvy se podepisují také na místní úrovni. Kolektivní smlouvy jsou povinné pro ty společnosti, které jsou členy organizací zaměstnavatelů nebo podepsaly své vlastní kolektivní smlouvy.

Maximální celková délka týdenní pracovní doby (včetně normální pracovní doby, přesčasů a doby pohotovosti) činí 48 hodin na každé období 7 dnů, které se vypočítává za čtyřměsíční období. Toto období výpočtu může být v kolektivní smlouvě prodlouženo až na dvanáct měsíců.

2.25. Spojené království

Pokud jde o použitelné vnitrostátní právní předpisy, odvětví městské dopravy se řídí vnitrostátními nařízeními a kolektivními smlouvami na úrovni společností. Maximální délka týdenní pracovní doby, která činí 48 hodin (včetně přesčasů), platí s výhradou možnosti individuálního neuplatňování, která byla ve Spojeném království zavedena. Podle orgánů Spojeného království je ve většině kolektivních smluv na úrovni společností stanoven pracovní týden, který má 35 až 45 hodin a navíc dobrovolný přesčas.

3. SOCIÁLNÍ PARTNEŘI

Podle Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF) je závažným problémem neexistence mechanismu pro účinné a odstrašující sankce, který považuje za nezbytný, aby se zajistilo vymáhání předpisů o pracovní době. Kromě toho ETF požaduje, aby všechny společnosti a pracovníci činní v odvětví městské dopravy povinně používali kolektivní smlouvy. Se zavedením nabídkových řízení, uzavíráním subdodavatelských smluv a privatizací se v zemích, ve kterých na vnitrostátní úrovni neexistují povinné kolektivní smlouvy, zvýšil počet pracovníků nezahrnutých do kolektivních smluv. A konečně ETF uvedla, že pokud je jí známo, provádění směrnice nezpůsobilo tomuto odvětví žádné problémy. Zdá se, že je to možné díky jejímu zvláštnímu charakteru, jelikož čl. 17 odst. 3 umožňuje odchylky, které pro toto odvětví zajišťují velkou pružnost. Evropská federace pracovníků v dopravě nicméně zdůraznila dva body, které podle ní způsobují značné zdravotní a bezpečnostní problémy: neexistence kvantitativního vymezení minimálního standardního „přiměřeného odpočinku“ a to, že řidiči autobusů v pravidelné přepravě cestujících ve Spojeném království široce využívají možnosti individuálního neuplatňování.

Podle Mezinárodní unie veřejné dopravy (UITP) jsou ustanovení směrnice vhodná pro odvětví městské dopravy. Mezinárodní unie veřejné dopravy především zdůrazňuje nutnost zachování odchylek povolených podle čl. 17 odst. 3 písm. c) bodu viii), který zajišťuje „nepřetržitou službu nebo výrobu“.

4. ZÁVĚRY

Odvětví pravidelné městské dopravy se na vnitrostátní a/nebo regionální úrovni řídí pravidly a strukturami, které se mezi členskými státy liší. V mnoha zemích se používají odlišné vnitrostátní právní předpisy a/nebo kolektivní smlouvy v závislosti na tom, zda se jedná o silniční nebo železniční dopravu.

Úroveň ochrany poskytované pracovníkům v městské dopravě je obecně vyšší než minimální požadavky podle směrnice.

Ve většině členských států se na pracovníky v pravidelné městské dopravě vztahují kolektivní smlouvy, jejichž rozsah působnosti se v jednotlivých zemích liší. Tyto smlouvy se obecně týkají všech aspektů vztahů mezi pracovníkem a zaměstnavatelem. Kolektivní smlouvy se uplatňují na vnitrostátní a regionální úrovni a/nebo na úrovni společností, a to v závislosti na členském státě.

V několika členských státech se směrnice provádí prostřednictvím několika vnitrostátních legislativních opatření. Členské státy, pro které to platí, mají často samostatné vnitrostátní právní předpisy pro řidiče autobusů. Mimoto některé členské státy rozšířily ustanovení

nařízení (EHS) č. 3820/85 na řidiče autobusů v přepravě cestujících v pravidelné městské dopravě. V této fázi však není jasné, zda se používají všechna ustanovení směrnice 2002/15/ES.

V případech, kdy městskou a regionální dopravu zajišťuje tatáž společnost, není vždy jasné, zda se nařízení (EHS) č. 3820/85 a směrnice 2002/15/ES vztahují na pracovníky, jejichž trasa je delší než 50 kilometrů. Neuplatňování těchto právnických textů na pracovníky zahrnuté do předmětu jejich úpravy je porušením práva Společenství, jelikož tyto konkrétní právní nástroje poskytují větší ochranu než směrnice.

Zdá se, že v některých případech jsou ustanovení nařízení (EHS) č. 3820/85 a směrnice 2002/15/ES spojována s většími možnostmi odchýlení, které povoluje směrnice.

Kromě toho právní předpisy některých členských států, v rozporu se směrnicí, povolují dvanáctiměsíční referenční období pro výpočet průměrné maximální délky týdenní pracovní doby.

Pět členských států oznámilo, že zavedlo možnost individuálního neuplatňování (Estonsko, Německo, Maďarsko, Malta a Spojené království). Všechny tyto státy ji však uplatňovaly široce a nejen u odvětví městské dopravy.

Ani odborové svazy ani zástupci zaměstnavatelů nepožádali o přezkoumání ustanovení, která jsou na toto odvětví v současné době použitelná. Odborové svazy zdůrazňují potíže při vymáhání předpisů, protože platné sankce považují za neúčinné. Podle jejich názoru by v této otázce mělo dojít k pokroku, aby se zabránilo rizikům, která ohrožují rozvoj tohoto odvětví.

Na závěr lze říci, že ustanovení směrnice jsou vhodná pro odvětví městské dopravy a že nebyly zjištěny žádné závažnější problémy. Pouze jeden členských stát (Lotyšsko) poukázal na potíže při dodržování pravidel směrnice, zvláště pokud jde o maximální délku týdenní pracovní doby.

Komise se nedomnívá, že by bylo zapotřebí jakékoli změny pravidel týkajících se úpravy pracovní doby pro pracovníky přepravy cestujících v pravidelné městské dopravě. Komise prošetří výše uvedené situace tam, kde se objevují potíže s dodržováním práva Společenství, a zejména se směrnicí, a v souladu se Smlouvou se ujme svých úkolů.