AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 7.7.2006
COM(2006) 371 végleges

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

a 2003/88/EK irányelv rendelkezéseinek működéséről (a menetrendszerű városi tömegközlekedésben a személyszállításért felelős munkavállalókmunkaidő-szervezése)

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

a 2003/88/EK irányelv rendelkezéseinek működéséről (a menetrendszerű városi tömegközlekedésben a személyszállításért felelős munkavállalókmunkaidő-szervezése)

1. BEVEZETÉS

1.1. Jogi háttér

A munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló, 2003. november 4-i 2003/88/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[1] (a továbbiakban: az irányelv)[2] megállapítja a munkavállalók munkaidejének megszervezésével kapcsolatos minimális biztonsági és egészségügyi követelményeket[3], beleértve a napi pihenést, a szüneteket, a heti pihenést, a maximális heti munkaidőt, az éves szabadságot és az éjszakai munka, a váltott műszakban végzett munka és a munka ütemezésének szempontjait.

Ezt az irányelvet kell alkalmazni valamennyi köz- és magántevékenységi ágazatban[4], kivéve ha egyéb közösségi eszközök a munkaidő szervezésére vonatkozóan különösebb követelményeket tartalmaznak bizonyos foglalkozásokkal vagy szakmai tevékenységekkel kapcsolatosan[5]. Jelenleg négy ilyen eszköz létezik[6], melyek közül a 2002/15/EK irányelv[7] kapcsolódik e jelentéshez. Ezen irányelv hatálya *„a tagállamokban székhellyel rendelkező, a 3820/85/EGK rendelettel szabályozott közúti fuvarozási tevékenységekben részt vevő vállalkozások által foglalkoztatott utazó munkavállalókra terjed ki”*. E rendelet a közúti szállításra vonatkozik, de nem terjed ki azokra a *„menetrend szerinti személyszállításra használt járművekre, amelyeknek menetrend szerinti útvonala az 50 kilométert nem haladja meg”*[8].

Ennélfogva a menetrendszerű városi tömegközlekedésben az irányelv szabályozza azon személyszállításért felelős munkavállalók és utazó munkavállalók munkaidejét, akik esetében az útvonal nem haladja meg az 50 kilométert. Amennyiben az útvonal meghaladja az 50 kilométert, a 2002/15/EK irányelvet kell alkalmazni. A szabályozásbeli eltérések miatt fontos,

---

1 HL L 299., 2003.11.18., 9. o.

2 A 2003/88/EK irányelv egységes szerkezetbe foglalja az 1993. november 23-i 93/104/EK tanácsi irányelvet (HL L 307., 1993.12.13., 18. o.) és a 2000. június 22-i 2000/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 195., 2000.8.1., 41. o.).

3 A 2003/88/EK irányelv hatálya alá tartozó munkavállalók esetében különbséget kell tenni az „utazó munkavállalók” és egyéb munkavállalók között. Utazó munkavállaló: az a munkavállaló, akit egy közúti, légi vagy belvízi, személyszállítást vagy árufuvarozást végző vállalkozás az utazó vagy repülő személyzet tagjaként alkalmaz. Az irányelv 20. cikke (1) bekezdése értelmében a 3., 4., 5. és 8. cikket nem lehet alkalmazni rájuk.

4 1. cikk (3) bekezdés

5 14. cikk

6 A Tanács 1999. június 21-i 1999/63/EK irányelve (HL L 167., 1999.7.2., 33. o.);
a Tanács 2000.november 27-i 2000/79/EK irányelve (HL L 302., 2000.12.1., 57. o.);
az Európai Parlament és a Tanács 2002. március 11-i 2002/15/EK irányelve (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.);
A Tanács 2005.július 18-i 2005/47/EK irányelve (HL L 195., 2005.7.27., 15. o.).

7 HL L 80., 2002.3.23., 35. o.

8 3820/85/EGK rendelet, 4. cikk

hogy a munkavállalókra a megfelelő, vagy mindenesetre a legnagyobb védelmet biztosító rendelkezések vonatkozzanak.

1.2. Miért van szükség a jelentésre?

Az irányelv 26. cikke megállapítja, hogy *„a tagállamokkal, valamint közösségi szinten a munkaadók és a munkavállalók képviselőivel történt egyeztetést követően a Bizottság, legkésőbb 2005. augusztus 1-jéig áttekinti a menetrendszerű városi tömegközlekedés munkavállalóira vonatkozó rendelkezések működését azért, hogy szükség esetén megfelelő módosításokat terjesszen elő az ágazat átfogó és megfelelő szabályozásának biztosítására.”*

E kötelezettségvállalás teljesítése érdekében a Bizottság a tagállamok és szociális partnerek által kitöltendő kérdőívet állított össze. E jelentés összegzi a kapott válaszokat és következtetéseket tartalmaz az irányelv városi közlekedési ágazatra vonatkozó rendelkezéseinek alkalmasságáról.

2. A NEMZETI JELENTÉSEK ÁTTEKINTÉSE

2.1. Ausztria

A városi közlekedést a városi hatóságok és a települési közlekedési vállalatok közötti megállapodások szabályozzák. A magán busz-és vasúttársaságok alkalmazottaira a szövetségi kollektív szerződések vonatkoznak. Vállalati szintű kollektív szerződések is érvényben lehetnek.

Ezen kívül két jogi intézkedést alkalmaznak a menetrendszerű városi személyszállításra: egyet a vasúti és villamos-, a másikat a közúti közlekedésre. Ez utóbbi – ahol a kollektív szerződés úgy rendelkezik – eltérést tesz lehetővé az irányelvvel és a 2002/15/EK irányelvvel összhangban, a napi pihenésre, a heti pihenésre és a maximális heti munkaidőra vonatkozó rendelkezéseket illetően.

Ausztria kiterjeszti a 3820/85/EGK rendelet alkalmazását a menetrendszerű városi személyszállítást végző autóbuszvezetőkre. Az osztrák hatóságok értelmezése szerint a „közúti fuvarozás” (a rendelet 1. cikke (1) bekezdése) valamennyi közúti gépjárművezetőre kiterjed, ennélfogva ezek a munkavállalók a 2002/15/EK irányelv hatálya alá tartoznak (a rendelet 2. cikke (1) bekezdése).

2.2. Belgium

Vannak olyan vállalatok, melyek mind városi, mind regionális közlekedést biztosítanak, következésképpen a menetrendszerű útvonalak meghaladják az 50 kilométeres határértéket.

Az irányelv rendelkezéseit alkalmazzák a városi közlekedési ágazatra. Nincsenek szabályozásbeli eltérések a közúti és vasúti közlekedés között. Lehetőség van eltérésekre egy királyi rendelettel („Arrêté royal") kötelezővé tett kollektív szerződés alapján. Az átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) 38 óra.

2.3. Ciprus

A magánszektor biztosítja és működteti a városi közlekedést (vasúti közlekedés nincs). Az irányelv jogszabályi átültetése révén alkalmazzák valamennyi minimum rendelkezést. A

városi közlekedésben dolgozó munkavállalókra nem vonatkoznak eltérések. A vállalati szinten alkalmazott kollektív szerződések azonban kedvezőbb rendelkezéseket tartalmaznak (ebben az ágazatban nincsenek nemzeti vagy regionális kollektív szerződések). Az átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) 48 óra.

2.4. Cseh Köztársaság

A Cseh Köztársaságban az irányelv jogszabályi átültetése révén alkalmazzák valamennyi minimum rendelkezést, az alkalmazott közlekedési eszköztől függetlenül. A munkaidő megszervezését a Munka Törvénykönyve, a közlekedési ágazatban pedig egy, a munkaidőre alkalmazandó különleges jogszabály (vezetési idő, pihenőidő és biztonsági okokból beiktatott szünetek) szabályozza. A kollektív szerződések csak vállalati szinten alkalmazhatók.

A vezetési időt illetően a tehergépkocsik vagy buszok személyzete naponta maximálisan 9 órát vezethet (hetente kétszer a vezetési idő meghosszabbítható 10 órára), a vezetési összidő pedig két egymást követő héten nem haladhatja meg a 90 órát.

2.5. Dánia

A városi közlekedési ágazatra nemzeti kollektív szerződések vonatkoznak, kivéve Odense és Århus települési buszközlekedését, mely a helyi települési megállapodások hatálya alá tartozik.

A kollektív szerződések nem vonatkoznak kötelezően minden, tömegközlekedést biztosító busztársaságra. Gyakorlatilag azonban szinte valamennyi vállalat meg kell, hogy feleljen a kollektív szerződésnek, mivel a települési hatóságok általában a tömegközlekedési tenderek feltételéül szabják az ágazati nemzeti kollektív szerződésnek való megfelelést.

Egyes vasúti és menetrendszerű városi tömegközlekedési tevékenységek esetében eltérések biztosíthatók a napi és heti pihenésre vonatkozó rendelkezésektől. Az átlagos maximális heti munkaidő (a túlóra nélkül) nem haladhatja meg a 42 órát vagy 16 hetet nem meghaladó időszak alatt átlagosan a 37 órát. A túlórát általában pihenőidővel ellentételezik.

2.6. Észtország

A városi tömegközlekedést az önkormányzati hatóságok szervezik meg. Nincsenek szabályozásbeli eltérések a közúti és vasúti közlekedés között. A városi közúti közlekedési ágazat túlnyomórészt nemzeti kollektív szerződés hatálya alá tartozik, mely a közúti közlekedési ágazatban működő valamennyi vállalat számára kötelező. A vasúti ágazatban vállalati szinten kötik a kollektív szerződéseket.

A maximális heti munkaidőt 40 órára korlátozzák. Az átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) nem haladhatja meg a 48 órát 4 hónapos referenciaidőszakon belül. A közlekedési ágazatban egyéni eltéréseket („opt-out”) főleg a közúti közlekedésben alkalmaznak.

2.7. Finnország

Az irányelv végrehajtása a munkaidőről szóló törvény segítségével történt, mely lehetővé teszi, hogy a kollektív szerződések (melyek az ágazatban tevékenykedő valamennyi vállalat számára kötelezőek) eltérjenek az irányelv rendelkezéseitől. Különleges rendelkezések vonatkoznak a vasúti közlekedés esetében a vezetési időre a menetrendszerű városi

tömegközlekedésen belül. A finn hatóságok szerint az irányelv egyes rendelkezései kevésbé alkalmazhatók a vasúti ágazatra (pl. az éjszakai munkát végző munkavállalókra és a biztonsági garanciákra vonatkozó rendelkezések).

A buszok személyzetére vonatkozó átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) 48 óra, 12 hónapos referenciaidőszakon belül. A vasúti személyzet maximális heti munkaidejét hivatalosan nem korlátozzák. A nemzeti hatóságok szerint azonban az átlagos munkaidő (beleértve a túlórát) gyakorlatilag nem haladja meg a heti 48 órát.

2.8. Franciaország

Az irányelv átültetése a városi közlekedési ágazatban még nem fejeződött be. (Két olyan rendelet kihirdetésre vár, melyek a munkaidőt szabályozzák majd a városi tömegközlekedési ágazatban, valamint a Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP – busz- és metróközlekedésében.)

Az irányelv már átültetett rendelkezései lehetőséget adnak eltérésekre, különösen a szünetekre, a napi és heti pihenésre vonatkozóan. Hasonló rendelkezéseket kell alkalmazni a közúti és vasúti közlekedésre ezen ágazaton belül. A városi közlekedésre vonatkozóan nem szabályozzák a vezetési időt.

A városi közlekedésre a következők érvényesek: szakmaközi nemzeti kollektív szerződések (melyek nemzeti szinten valamennyi vagy egy előre meghatározott ágazat összes vállalatára alkalmazandók), a városi közlekedésre vonatkozó nemzeti kollektív szerződések (melyek a városi közlekedési ágazatban tevékenykedő valamennyi vállalat számára kötelezőek), a nemzeti ágazati megállapodásokat kiegészítő kollektív szerződések (melyek az aláíró szakmai szervezetek tagvállalatai számára kötelezőek, egyéb vállalatok számára pedig önkéntes jellegűek), valamint vállalati szintű megállapodások.

A RATP nem tartozik sem a városi közlekedésre vonatkozó nemzeti kollektív szerződés, sem annak kiegészítő kollektív szerződései hatálya alá, hanem különleges rendelkezések és belső kollektív szerződések vonatkoznak rá.

2.9. Németország

Nemzeti szinten a városi tömegközlekedési ágazatban foglalkoztatott munkavállalókra a munkaidőt szabályozó általános rendelkezések érvényesek. A busz- és villamosközlekedésben foglalkoztatott munkavállalókra szintén a járművezető személyzetre vonatkozó szabályok érvényesek.

A kollektív szerződések hatálya egymástól eltérő, valamennyi (vasúti és nem vasúti) vagy csak néhány üzemeltetőre alkalmazható. A magánvállalatokra regionális kollektív szerződések érvényesek (szövetségi állam szinten). A magánvállalatok nemzeti kollektív szerződés hatálya alá tartoznak. Kevés kivételtől eltekintve a kollektív szerződéseknek nincs általánosan kötelező erejük (csak azokra a munkaadókra és munkavállalókra alkalmazandók, akik az aláíró szervezetek tagjai).

Különleges rendelkezések szabályozzák a közúti közlekedésben dolgozó járművezetők munkaidejét. Az 50 kilométert nem meghaladó útvonalakon foglalkoztatott járművezetőkre is érvényes a 3820/85/EGK rendeletben előírt vezetési idő, szünetek és pihenőidő.

Az átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) nem haladhatja meg a 48 órát, 12 hónapos referenciaidőszakon belül. 2004 óta a munkaidőt szabályozó német törvény lehetővé teszi a munkaidő meghosszabbítását, ha a kollektív szerződések úgy rendelkeznek, és ha az egyéni munkavállalói szerződések azt megendedik (egyéni eltérések). Nincs információ arra nézve, hogy a városi közlekedésre vonatkozó kollektív szerződések éltek-e ezzel a lehetőséggel.

2.10. Görögország

A városi közlekedési ágazatra teljes egészében vagy kollektív szerződések vonatkoznak, vagy pedig munkaidőszabályozás. A vállalatok vagy nemzeti kollektív szerződés, vagy ahol alkalmazható, vállalati szintű kollektív szerződések hatálya alá tartoznak.

A nemzeti kollektív szerződés értelmében a maximális heti munkaidő 40 óra plusz 3 óra túlóra, kivéve ha vállalati szintű kollektív szerződés kifejezetten másként rendelkezik. A referenciaidőszak általában egy hét.

2.11. Magyarország

A városi tömegközlekedést biztosító vállalatok vállalati, egyes esetekben pedig ágazati szintű kollektív szerződések hatálya alá tartoznak.

A magyar jogszabályok előírják, hogy a menetrendszerű városi személyszállításban a napi pihenők megfeleljenek a 3820/85/EGK rendelet követelményeinek. Az átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) 42 és 48 óra között van, a referenciaidőszak hossza pedig változó (1 hónapos, 2 hónapos vagy negyedéves). A maximális vezetési időt 11 órára korlátozzák. A 22. cikk értelmében egyéni eltéréseket alkalmaznak.

2.12. Írország

Elsősorban nemzeti szinten alkalmazandó szabályozások vannak érvényben, melyeket egyes vállalati szintű kollektív szerződések egészítenek ki. A közúti közlekedési törvények keretében megállapított szabályok kötelezőek, ezzel szemben a kollektív szerződések nem kötelezőek.

Eltérő rendelkezések vonatkoznak a menetrendszerű közúti és vasúti személyszállításra a meglévő jogszabályi keretek közti eltérésekből adódóan. Különös rendelkezések vonatkoznak a vezetési időre is a menetrendszerű városi tömegközlekedésen belül, annak gazdasági és szociális igényeit figyelembe véve. A maximális heti munkaidő az üzemeltetőtől függ, de érvényben van a 48 órás korlátozás.

Végezetül általános mentességek vonatkoznak az éjszakai munka időtartamára, az éjszakai munkát végzők egészségvizsgálatára és nappali munkára történő átállására, valamint az éjszakai munkavégzés biztosítékaira.

2.13. Olaszország

Az irányelvet átültető intézkedések lehetővé teszik az eltéréseket a városi közlekedési ágazatban, amennyiben azt a kollektív szerződések megengedik. Kollektív szerződések vannak érvényben nemzeti és regionális szinten.

A maximális heti munkaidő 40 óra. Lehetőség van eltérésekre a menetrendszerű közúti tömegközlekedésben, amennyiben a heti átlag nem haladja meg a 48 órát, beleértve a túlórát. Kollektív szerződések kedvezőbb rendelkezéseket biztosíthatnak. A referencia időszak nem haladhatja meg a 4 hónapot (technikai vagy munkaszervezési okokból a 6 vagy 12 hónapot, amennyiben a kollektív szerződések úgy rendelkeznek).

2.14. Lettország

A tömegközlekedés busszal, villamossal vagy trolibusszal történik (vasúti városi közlekedés nincs). A kollektív szerződéseket vállalati szinten alkalmazzák.

A maximális heti munkaidő 56 óra (a túlórát 144 órára korlátozzák 4 hónapos időszak viszonylatában).

Egyes esetekben a rendszer nem felel meg a munkaidőre és a pihenőidőre vonatkozó rendelkezéseknek. A lett hatóságok szerint ennek oka az, hogy nincs elegendő járművezető és jegyvizsgáló. E hatóságok úgy érvelnek, hogy a tömegközlekedésre alkalmazandó, munkaidőre vonatkozó rendelkezéseket a valós piaci helyzethez kell igazítani és hogy legalább 3 éves átmeneti időszakra lesz szükség a megfelelés eléréséhez.

2.15. Litvánia

A munkaidő megszervezését a Munka Törvénykönyve és egy olyan kormányállásfoglalás szabályozza, mely eltéréseket tesz lehetővé a városi közúti közlekedés számára (vasúti városi közlekedés nincs).

A litván munkaügyi jogszabályok valamennyi ágazat esetében előirányozzák a vállalati, ágazati, területi és nemzeti kollektív szerződések kötésének lehetőségét. Jelenleg csak vállalati szintű kollektív szerződések vannak hatályban a városi közlekedési ágazatban. Nem áll rendelkezésre részletes jegyzék e szerződésekről, mivel nincs olyan közintézmény, mely jogosult vállalati szintű kollektív szerződések bejegyzésére. A Munka Törvénykönyve szerint a kollektív szerződések semmisnek tekintendők, amennyiben a Törvénykönyvnél vagy egyéb jogi eszközöknél kedvezőtlenebb munkafeltételeket tartalmaznak.

A városi közlekedési ágazatban a maximális heti munkaidő 60 óra, melynél az átlagos maximális heti munkaidő 48 óra, a referencia időszak pedig 4 hónap (6 hónap, ha objektív (ind)okok támasztják alá és ha előzetesen konzultáltak az érintett szociális partnerekekkel).

2.16. Luxemburg

A városi közlekedési ágazatot az autóbuszvezetőkre és kisegítő munkavállalókra alkalmazandó kollektív szerződés szabályozza (mely nemzeti szinten valamennyi magánvállalat számára kötelező).

Luxemburg a városi közlekedésben dolgozó valamennyi autóbuszvezetőre kiterjeszti a 3820/85/EGK rendelet maximális heti munkaidőre vonatkozó követelményeit. Ennélfogva a maximális vezetési idő nem haladhatja meg a 90 órát 2 hetes időtartamon belül.

2.17. Málta

A városi közlekedésben foglalkoztatottak 80 %-a önálló vállalkozó (vasúti közlekedés nincs). Nincsenek hatályban kollektív szerződések.

A máltai hatóságok kiemelik a máltai rendszer egyes sajátos jellemzőit: rövid időtartamú utak (maximum 60 perc), szigorú sebességkorlátozások a közutakon, hosszú készenléti időszakok az egyes utak között, és olyan műszakok, melyek esetében egy munkanapot egy pihenőnap követ. A napi pihenőidőt és szüneteket illetően megengedettek az eltérések. Bevezették az egyéni eltérések lehetőségét.

2.18. Hollandia

A városi közlekedési ágazatot nemzeti kollektív szerződés szabályozza. Egyes vállalatok azonban nem tartoznak ennek hatálya alá, hanem saját kollektív szerződéssel rendelkeznek. Ezen kívül a vállalatoknak lehetőségük van e szerződéseket továbbfejlesztő vagy kiegészítő további szabályok alkalmazására. Ennélfogva az ágazat egészére kollektív szerződések érvényesek.

A menetrendszerű közúti személyszállítást (autóbusz) a 3820/85/EGK rendeleten alapuló, munkaidőre vonatkozó rendelet szabályozza, kivéve a szüneteket, melyekre – csakúgy mint a metróval, villamossal, helyiérdekű vonattal és vonattal történő menetrendszerű személyszállításra – az irányelv jogszabályi átültetése vonatkozik (a munkaidőről szóló törvény).

Az autóbuszközlekedésben az átlagos heti munkaidő 48 óra, a referencia időszak pedig 13 hét (26 hét, amennyiben a kollektív szerződés úgy rendelkezik). A metróval, villamossal, helyiérdekű vonattal és vonattal történő közlekedés esetében az átlagos heti munkaidő 45 óra (beleértve a túlórát), a referencia időszak pedig 13 hét (48 óra, 13 hetes referencia időszakon belül, amennyiben a kollektív szerződés úgy rendelkezik).

2.19. Lengyelország

A városi közlekedési ágazatot nem szabályozzák nemzeti vagy regionális kollektív szerződések, a vállalatok nagy többsége azonban kollektív szerződést alkalmaz. E szerződések nem tartalmazhatnak a Munka Törvénykönyve alapján alkalmazandóknál kedvezőtlenebb rendelkezéseket.

A városi közlekedésben dolgozó járművezetőkre a Munka Törvénykönyve és a járművezetők munkaidejére vonatkozó jogszabály alapján azonos szabályok vonatkoznak. A munkaidőre vonatkozó jogszabály egyik cikke azonban lehetővé teszi kivételes esetekben a nem folytonos munkaidőrendszert a menetrendszerű városi tömegközlekedésben dolgozó járművezetők számára, előre meghatározott ütemterv szerint. A maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) 48 óra.

2.20. Portugália

A városi közlekedési ágazatot a Munka Törvénykönyvének általános előírásai szabályozzák. A városi közlekedési ágazaton belül vállalati szintű kollektív szerződéseken keresztül lehetőség van eltérésekre a napi pihenést, a szüneteket, a heti pihenést, a maximális heti munkaidőt és az éjszakai munka hosszát illetően.

Az átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) nem haladhatja meg a 48 órát egy, kollektív szerződés keretében szabályozandó, de 12 hónapot meg nem haladó referencia időszakon belül (4 vagy 6 hónap a városi közlekedés esetében, amennyiben nincs kollektív szerződés).

2.21. Szlovákia

A városi tömegközlekedésben foglalkoztatott munkavállalókra teljes mértékben vállalati szinten kötött kollektív szerződések vonatkoznak, melyek nagyobb védelmet biztosító rendelkezéseket tartalmaznak. Ezen felül azok a magasabb szintű kollektív szerződések, melyek a gazdasági ágazat egészére kiterjednek és a hatályuk alá tartozó valamennyi munkaadó és szakszervezet számára kötelezőek, kibővítik és módosítják a vállalati szintű kollektív szerződések egyes rendelkezéseit.

A Munka Törvénykönyve értelmében az átlagos maximális heti munkaidő (beleértve a túlórát) nem haladhatja meg a 48 órát, hetekre egyenletesen felosztva. A munkáltató azonban – a munkavállalók képviselőivel vagy a munkavállalókkal történt megállapodást követően – hetekre nem egyenletesen felosztott munkaidőt is megállapíthat, 4 hónapos referencia időszakon belül.

2.22. Szlovénia

A menetrendszerű közúti tömegközlekedést városi és elővárosi közlekedésre osztották fel. Szlovénia egységes régiónak tekinthető a közúti közlekedés szempontjából. Mivel nem minden önkormányzatban biztosított a városi közlekedés, a távolsági közlekedés a középtávú (5 és 50 KM közötti) és hosszútávú (50 KM-t meghaladó) közlekedésre terjed ki.

A menetrendszerű városi tömegközlekedést két nemzeti kollektív szerződés (a közúti tömegközlekedésre és a vasúti közlekedésre) és a munkavállalók számára pótlólagos jogokat biztosító, vállalati szintű kollektív szerződések szabályozzák. Eltérő rendelkezések vonatkoznak a közúti, vasúti és személyszállításra. Az átlagos heti munkaidő 40 óra, a maximális heti munkaidő pedig nem haladhatja meg a 48 órát.

2.23. Spanyolország

A városi közlekedési ágazatot a nemzeti munkaügyi jogszabályok, valamint vállalati és nemzeti szintű kollektív szerződések szabályozzák. A menetrendszerű közúti közlekedés megszervezése az 50 kilométert nem meghaladó útvonalakon az „Autoridades Autonómicas", a városi személyszállítás pedig a helyi hatóságok illetékességébe tartozik.

Az átlagos heti munkaidő 40 óra, 12 hónapos referencia időszakon belül, évente pedig maximum 80 óra túlóra engedélyezett. Nem vonatkoznak különleges rendelkezések a vezetési időre a városi menetrendszerű tömegközlekedésen belül.

2.24. Svédország

Az alkalmazandó jogszabályokat illetően a városi közlekedési ágazatra nem vonatkozik különleges jogi szabályozás. Ebben az ágazatban – mint a legtöbb egyéb ágazatban – teljes egészében a munkaidőre vonatkozó svéd rendeletet kell alkalmazni. A szociális partnerek azonban eltérhetnek a rendelettől kollektív szerződések révén, amennyiben azok nem tartalmaznak az irányelvben előírtaknál kedvezőtlenebb szabályokat. A vezetési időre vonatkozóan nincsenek hatályban különös rendelkezések, melyek azonban előfordulhatnak kollektív szerződésekben.

A kollektív szerződéseket nemzeti és vállalati szinten írják alá. A városi vasúti közlekedést illetően a szerződéseket helyi szinten is aláírják. A kollektív szerződések az olyan vállalatok

számára kötelezőek, melyek munkáltatói szervezetek tagjai vagy saját kollektív szerződéseket írtak alá.

Az átlagos heti összmunkaidő (beleértve a rendes munkaidőt, a túlórát és a készenléti időt) 48 óra, 4 hónapon át 7 napos időszakonként. Ezt az időszakot a kollektív szerződés meghosszabbíthatja 12 hónapra.

2.25. Egyesült Királyság

Az alkalmazandó jogszabályokat illetően a városi közlekedési ágazat a nemzeti szabályozás és vállalati szintű kollektív szerződések hatálya alá tartozik. A 48 órás maximális heti munkaidőt (beleértve a túlórát) egyéni eltérésekkel alkalmazzák az Egyesült Királyságban. Az egyesült királyságbeli hatóságok szerint a legtöbb vállalati szintű kollektív szerződés 35 és 45 óra közötti munkahetet ír elő, mely önkéntes túlórával egészül ki.

3. SZOCIÁLIS PARTNEREK

Az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) szerint az egyik legnagyobb probléma az olyan hatékony és visszatartó erejű szankció-mechanizmusok hiánya, melyek megítélése szerint a munkaidőre vonatkozó rendelkezések végrehajtásának biztosításához szükségesek. Ezen kívül az ETF követeli a kollektív szerződéseknek a városi közlekedési ágazatban tevékenykedő valamennyi vállalalatra és munkavállalóra történő kötelező alkalmazását. A versenytárgyalási eljárás, az alvállalkozói szerződések és a privatizáció bevezetésével nőtt a kollektív szerződések hatálya alá nem tartozó munkavállalók száma azokban az országokban, melyekben nincsenek érvényben kötelező, nemzeti szintű kollektív szerződések. Végezetül az ETF jelezte, hogy tudomása szerint az irányelv végrehajtása nem okozott semmilyen problémát az ágazatban. Ennek oka valószínűleg az ágazat sajátos jellege, mivel a 17. cikk (3) bekezdése olyan eltéréseket tesz lehetővé, melyek biztosítják az ágazat nagyfokú rugalmasságát. Mindazonáltal az ETF két elemet emelt ki, melyek jelentős egészségügyi és biztonsági problémák okozói: az „elegendő pihenés” minimumkövetelménye mennyiségi meghatározásának hiánya és az egyéni eltérések elterjedt alkalmazása a menetrendszerű személyszállítást végző, egyesült királyságbeli autóbuszvezetők esetében.

A Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) szerint az irányelv rendelkezései megfelelően alkalmazhatók a városi közlekedési ágazatra. Az UITP különösen hangsúlyozza a 17. cikk (3) bekezdése c) pontja viii.) alpontjával megadott eltérések fenntartásának szükségességét, mivel az biztosítja „a szolgálat vagy a termelés folyamatosságát”.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

A menetrendszerű városi tömegközlekedési ágazatot nemzeti és/vagy regionális szinten olyan szabályok és struktúrák segítségével szabályozzák, melyek tagállamonként eltérőek. Több országban különböző jogszabályok és/vagy kollektív szerződések vannak érvényben, attól függően, hogy közúti vagy vasúti közlekedésről van-e szó.

Általában a városi közlekedésben dolgozó munkavállalók biztonsági szintje magasabb, mint az irányelv minimum követelményei.

A legtöbb tagállamban a menetrendszerű városi közlekedésben dolgozó munkavállalókra kollektív szerződések vonatkoznak, melyek hatálya országonként eltérő. E szerződések általában kiterjednek a munkavállalók és munkáltatók közötti viszony valamennyi szempontjára. A kollektív szerződéseket tagállamtól függően nemzeti, regionális és/vagy vállalati szinten kell alkalmazni.

Több tagállamban az irányelvet számos nemzeti jogszabályi intézkedés révén hajtják végre. Ebben az esetben gyakran külön nemzeti jogszabály érvényes az autóbuszvezetőkre. Ezen felül egyes tagállamok kiterjesztik a 3820/85/EGK rendelet alkalmazását a menetrendszerű városi tömegközlekedésben dolgozó autóbuszvezetőkre. Mindazonáltal ebben a szakaszban nem egyértelmű, hogy a 2002/15/EK irányelv valamennyi rendelkezését valóban alkalmazzák.

Azokban az esetekben, amikor a városi és regionális közlekedést ugyanaz a vállalat biztosítja, nem mindig egyértelmű, hogy a 3820/85/EGK rendeletet és a 2002/15/EK irányelvet kell-e alkalmazni azokra a munkavállalókra, akik esetében az útvonal meghaladja az 50 kilométert. E jogi szövegek alkalmazásának elmulasztása azon munkavállalók esetében, akik e jogszabályok hatálya alá tartoznak, a közösségi jog megsértését jelenti, mivel e különleges jogi eszközök nagyobb védelmet biztosítanak, mint az irányelv.

Egyes esetekben a 3820/85/EGK rendelet és a 2002/15/EK irányelv rendelkezéseit mintha az irányelv által megengedett eltérés révén biztosított további lehetőségekkel együtt alkalmaznák.

Ezen kívül egyes tagállamok jogi rendelkezései lehetővé teszik az átlagos maximális heti munkaidő kiszámításakor egy 12 hónapos referencia időszak figyelembe vételét, ami ellentétes az irányelvvel.

Öt tagállam (Észtország, Németország, Magyarország, Málta és az Egyesült Királyság) bejelentette, hogy egyéni eltéréseket alkalmazott. Mindegyikük azonban ezeket széles körben alkalmazta, nem csupán kifejezetten a városi közlekedési ágazatra vonatkozóan.

Sem a szakszervezetek, sem a munkáltatók képviselői nem kérték az említett ágazatra jelenleg alkalmazandó rendelkezések felülvizsgálatát. A szakszervezetek kiemelik a rendelkezések végrehajtásának nehézségeit, mivel szerintük az alkalmazandó szankciók nem hatékonyak. Véleményük szerint haladást kellene elérni e területen annak érdekében, hogy ne kerüljön veszélybe az ágazat fejlődése.

Összegzésképpen az irányelv rendelkezései alkalmasnak tűnnek a városi közlekedési ágazatra történő alkalmazásra; komolyabb problémák fennállását nem jelezték. Csupán egy tagállam (Lettország) jelzett nehézségeket az irányelv rendelkezéseinek való megfelelést illetően, különösen a maximális heti munkaidő tekintetében.

A Bizottság úgy véli, nem szükséges a menetrendszerű városi tömegközlekedésben a személyszállítást végző munkavállalók munkaidejére vonatkozó szabályok megváltoztatása. A Bizottság megvizsgálja a fent említett helyzetet azokban az esetekben, amikor a közösségi jognak – és különösen az irányelvnek – való megfelelést illetően nehézségeket jeleztek és teljesíti a Szerződésből eredő kötelezettségeit.