EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 7.7.2006
COM(2006) 371 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

par Direktīvas 2003/88/EK noteikumu darbību (darba laika organizēšana darba ņēmējiem, kas saistīti ar pasažieru pārvadāšanu, sniedzot regulārus pilsētas transporta pakalpojumus)

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

par Direktīvas 2003/88/EK noteikumu darbību (darba laika organizēšana darba ņēmējiem, kas saistīti ar pasažieru pārvadāšanu, sniedzot regulārus pilsētas transporta pakalpojumus)

1. IEVADS

1.1. Juridiskais pamatojums

Padomes 2003. gada 4. novembra Direktīva 2003/88/EK par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem (še turpmāk — „Direktīva")[1][2] paredz obligātās drošības un veselības prasības darba ņēmēju darba laika organizēšanā[3], iekļaujot laiku ikdienas atpūtai, pārtraukumiem, iknedēļas atpūtai, maksimālo darba laiku nedēļā, ikgadējo atvaļinājumu un nakts darba, maiņu darba un darba struktūras aspektus.

Direktīvu piemēro visām valsts un privātajām darbību nozarēm[4], izņemot gadījumus, kad citos Kopienas instrumentos ietvertas konkrētākas prasības attiecībā uz darba laika organizēšanu noteiktām profesijām vai profesionālām darbībām[5]. Pašlaik ir četri šādi instrumenti[6], viens no kuriem, Direktīva 2002/15/EK[7], ir saistīts ar šo ziņojumu. Minētā direktīva attiecas uz „*transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kas nodarbināti dalībvalstī izveidotos transporta uzņēmumos, un darbībām autotransportā, uz kurām attiecas Regula (EEK) Nr. 3820/85*". Šo regulu piemēro autotransporta pārvadājumiem, bet tā neattiecas „*uz pārvadājumiem ar transporta līdzekļiem, ko izmanto regulārai pasažieru pārvadāšanai, ja minētajā pakalpojumā ietvertā maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus*"[8].

Tāpēc darba ņēmējiem, kas saistīti ar pasažieru pārvadāšanu, sniedzot regulārus pilsētas transporta pakalpojumus, kā arī transportlīdzekļu apkalpes locekļiem, ja maršruta garums nepārsniedz 50 kilometrus, darba laiku reglamentē Direktīva. Ja maršruta garums pārsniedz 50 kilometrus, piemēro Direktīvu 2002/15/EK. Ņemot vērā atšķirības regulējumā, ir svarīgi, lai uz darba ņēmējiem attiektos pareizie vai katrā ziņā visvairāk aizsargājošie noteikumi.

---

1 OV L 299, 18.11.2003., p 9.

2 Direktīva 2003/88/EK kodificē Padomes 1993. gada 23. novembra Direktīvu 93/104/EK (OV L 307, 13.12.1993., p 18.) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 22. jūnija Direktīvu 2000/34/EK (OV L 195, 1.8.2000., p 41.).

3 No dažādām darba ņēmēju kategorijām, uz ko attiecas Direktīva 2003/88/EC, var izšķirt „mobilus darba ņēmējus" un citus darba ņēmējus. Mobilus darba ņēmējus definē kā darba ņēmējus, kuri kā ceļojumu vai lidojumu personāla pārstāvji ir nodarbināti uzņēmumā, kas sniedz pasažieru vai kravu pārvadājumu pakalpojumus pa sauszemi, gaisu vai iekšzemes ūdensceļiem. Saskaņā ar Direktīvas 20. panta 1. punktu, uz šiem darba ņēmējiem neattiecas 3., 4., 5. un 8. pants.

4 1. panta 3. punkts.

5 14. pants.

6 Padomes 1999. gada 21. jūnija Direktīva 1999/63/EK (OV L 167, 2.7.1999., p 33.),
Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīva 2000/79/EK (OV L 302, 1.12.2000., p 57.),
Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 11. marta Direktīva 2002/15/EK (OV L 80, 23.3.2002., p. 35.),
Padomes 2005. gada 18. jūlija Direktīva 2005/47/EK (OV L 195, 27.7.2005., p 15.).

7 OV L 80, 23.3.2002., p 35.

8 Regulas (EEK) Nr. 3820/85 4. pants.

1.2. Kāpēc ir sastādīts šis ziņojums?

Direktīvas 26. pantā ir noteikts, ka „*ne vēlāk kā 2005. gada 1. augustā pēc apspriešanās ar dalībvalstīm un darba devējiem un darba ņēmējiem Eiropas līmenī, Komisija pārskatīs noteikumus attiecībā uz darba ņēmējiem, kas saistīti ar pasažieru pārvadāšanu, sniedzot regulārus pilsētas transporta pakalpojumus, lai vajadzības gadījumā izdarītu tajos grozījumus, nodrošinot saskaņotu un piemērotu pieeju nozarē*”.

Ievērojot šīs saistības, Komisija sagatavoja anketu, kas jāaizpilda dalībvalstīm un sociālajiem partneriem. Šajā ziņojumā apkopotas saņemtās atbildes un sniegti daži secinājumi par to, cik piemēroti ir Direktīvas noteikumi attiecībā uz pilsētas transporta nozari.

2. PĀRSKATS PAR VALSTU ZIŅOJUMIEM

2.1. Austrija

Pilsētas transporta nozari reglamentē līgumi, kas noslēgti starp pilsētas iestādēm un pašvaldības transporta uzņēmumiem. Uz privāto autobusu un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu uzņēmumu darba ņēmējiem attiecas federālie koplīgumi. Var būt koplīgumi arī uzņēmumu līmenī.

Turklāt uz regulāriem pilsētas transporta pakalpojumiem attiecas divi juridiski pasākumi: viens attiecībā uz dzelzceļa transportu un tramvajiem un otrs — uz autotransportu. Pēdējais saskaņā ar Direktīvu un Direktīvu 2002/15/EK, ja to paredz koplīgums, pieļauj atkāpes attiecībā uz noteikumiem par ikdienas atpūtu, nedēļas atpūtu un maksimālo nedēļas darba laiku.

Austrija attiecina Regulu (EEK) Nr. 3820/85 arī uz autobusu vadītājiem, kuri sniedz regulārus pilsētas transporta pakalpojumus. Austrijas iestādes interpretē definīciju „autotransporta pārvadājums” (minētās regulas 1. panta 1. punkts), attiecinot to uz visiem transporta līdzekļu vadītājiem uz valsts ceļiem, un tādēļ uzskata, ka uz šādiem darba ņēmējiem attiecas Direktīva/ 2002/15/EK (iepriekš minētās regulas 2. panta 1. punkts).

2.2. Beļģija

Ir uzņēmumi, kas sniedz gan pilsētas, gan reģionālā transporta pakalpojumus, un tātad dažu regulāru maršrutu garums pārsniedz 50 kilometru robežu.

Direktīvas noteikumus piemēro pilsētas transporta nozarē. Nav atšķirību regulējumā attiecībā uz autotransportu un dzelzceļa transportu. Tiek pieļautas atkāpes, pamatojoties uz koplīgumu, kurš ir obligāts saskaņā ar karalisko dekrētu (*Arrêté royal*). Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) ir 38 stundas.

2.3. Kipra

Pilsētas transporta pakalpojumus sniedz un pārvalda privātais sektors (valstī nav dzelzceļa transporta). Visus obligātos noteikumus piemēro, transponējot Direktīvu valsts tiesību aktos. Nav spēkā atkāpes attiecībā uz darba ņēmējiem, kuri sniedz pilsētas transporta pakalpojumus. Tomēr koplīgumu noteikumi ir labvēlīgāki, un tos piemēro uzņēmumu līmenī (šajā nozarē nepastāv valsts vai reģionālie koplīgumi). Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) ir 48 stundas.

2.4. Čehija

Čehijā visus obligātos noteikumus pilsētas transporta pakalpojumu nozarē piemēro, transponējot Direktīvu valsts tiesību aktos, neatkarīgi no izmantotā transporta līdzekļa veida. Darba laika organizēšanu reglamentē Darba likumu kodekss un īpaši tiesību akti, kurus piemēro attiecībā uz darba laiku transporta nozarē (transporta līdzekļu vadīšanas laiki, atpūtas laiki un pārtraukumi saistībā ar drošību). Koplīgumus piemēro tikai uzņēmumu līmenī.

Attiecībā uz transporta līdzekļu vadīšanas laiku kravas automašīnu vai autobusu apkalpes locekļiem maksimālais ikdienas transporta līdzekļa vadīšanas laiks ir 9 stundas (divas reizes nedēļā transporta līdzekļa vadīšanas laiku var pagarināt līdz 10 stundām) un kopējais transporta līdzekļa vadīšanas laiks divu secīgu nedēļu laikā nepārsniedz 90 stundas.

2.5. Dānija

Uz pilsētas transporta nozari attiecas koplīgumi, izņemot pašvaldības autobusu pakalpojumus Odenses un Orhūsas pilsētā, uz kuriem attiecas vietējās pašvaldību konvencijas.

Koplīgumi nav obligāti piemērojami visiem autobusu transporta uzņēmumiem, kuri sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus. Tomēr faktiski gandrīz visiem uzņēmumiem jāievēro koplīgums, jo pašvaldību iestādes parasti norāda, ka atbilstība nozares valsts koplīgumam ir priekšnoteikums dalībai konkursos par sabiedriskā transporta pakalpojumiem.

Dažām dzelzceļa un regulāro pilsētas transporta pakalpojumu darbībām var piemērot atkāpes no noteikumiem par ikdienas un iknedēļas atpūtu. Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (neskaitot virsstundas) nevar pārsniegt 42 stundas vai vidēji 37 stundas laikā, kas nepārsniedz 16 nedēļas. Virsstundas parasti kompensē ar atpūtas laiku.

2.6. Igaunija

Pilsētas transportu organizē pilsētu pašvaldību iestādes. Nav atšķirību normatīvajos aktos attiecībā uz autotransportu un dzelzceļa transportu. Uz lielāko daļu pilsētas autotransporta nozares dalībnieku attiecas valsts koplīgums, kas ir obligāts visiem uzņēmumiem, kuri darbojas autotransporta nozarē. Koplīgumus dzelzceļa nozarē noslēdz uzņēmumu līmenī.

Maksimālais nedēļas darba laiks ir 40 stundas. Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) nevar pārsniegt 48 stundas 4 mēnešu atskaites periodā. Transporta nozarē izmanto individuālo atteikumu galvenokārt saistībā ar autotransportu.

2.7. Somija

Direktīva ir ieviesta ar Somijas Darba laika likumu, kas ļauj koplīgumiem (kuri ir obligāti visiem uzņēmumiem, kas darbojas nozarē) atkāpties no Direktīvas noteikumiem. Īpašus noteikumus piemēro attiecībā uz transporta līdzekļa vadīšanas laiku dzelzceļa pakalpojumiem regulārā pilsētas transporta nozarē. Saskaņā ar Somijas iestāžu teikto daži Direktīvas noteikumi nav tik piemēroti dzelzceļa nozarei (piem., noteikumi par nakts darba ņēmējiem un drošības garantijām).

Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) autobusu personālam ir 48 stundas 12 mēnešu atskaites periodā. Vilcienu personālam nav formālu ierobežojumu attiecībā uz vidējo maksimālo nedēļas darba laiku. Tomēr saskaņā ar valsts iestāžu sniegto informāciju praksē vidējais maksimālais darba laiks (ieskaitot virsstundas) nepārsniedz 48 stundas nedēļā.

2.8. Francija

Vēl nav pabeigta Direktīvas transponēšana pilsētas transporta nozarē. (Tuvākajā laikā tiks pieņemti divi dekrēti, kas reglamentēs darba laiku pilsētas sabiedriskā transporta nozarē un *Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP –* autobusu un metro sistēmā).

Direktīvas noteikumi, kuri jau ir transponēti, pieļauj atkāpes, jo īpaši attiecībā uz pārtraukumiem, ikdienas atpūtu un nedēļas atpūtas laiku. Līdzīgus noteikumus piemēro autotransporta un dzelzceļa transporta pakalpojumiem šajā nozarē. Pilsētas transporta līdzekļu vadīšanas laiku nereglamentē.

Uz pilsētas transportu attiecas starpnozaru valsts koplīgumi (tos piemēro valsts līmenī visiem uzņēmumiem visās nozarēs vai iepriekš noteiktās nozarēs), valsts pilsētas transporta koplīgums (obligāts visiem uzņēmumiem pilsētas transporta nozarē), koplīgumi, kuri papildina valsts sektorālo nolīgumu (obligāts uzņēmumiem, kuri ir parakstītāju arodorganizāciju dalībnieki, un neobligāts citiem uzņēmumiem) un līgumi, kuri noslēgti uzņēmumu līmenī.

Valsts pilsētas transporta koplīgumu un to papildinošos koplīgumus nepiemēro *RATP*, taču uz to attiecas īpaši noteikumi un starptautiski koplīgumi.

2.9. Vācija

Valsts līmenī uz darba ņēmējiem pilsētas sabiedriskā transporta nozarē attiecas vispārīgi noteikumi, kas reglamentē darba laiku. Uz autobusu un tramvaju satiksmes tīklu darbiniekiem attiecas arī transporta līdzekļa vadītāju nodarbināšanas kārtība.

Koplīgumi ir noslēgti dažādās jomās, un tos var piemērot visiem uzņēmumiem (dzelzceļa un cita veida transporta) vai tikai atsevišķiem uzņēmumiem. Uz privātiem uzņēmumiem attiecas reģionālie koplīgumi (zemju līmenī). Uz sabiedriskajiem uzņēmumiem attiecas valsts koplīgums. Koplīgumi ar atsevišķiem izņēmumiem nav vispārēji tiesiski saistoši (tos piemēro tikai tiem darba devējiem un darba ņēmējiem, kuri ir parakstītāju organizāciju dalībnieki).

Autotransporta līdzekļu vadītāju darba laiku reglamentē īpaši noteikumi. Uz transporta līdzekļu vadītājiem maršrutos, kuru garums nepārsniedz 50 kilometru, attiecas arī Regulā (EEK) Nr. 3820/85 noteiktais transporta līdzekļa vadīšanas laiks, pārtraukumi un atpūtas laiki.

Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) nevar pārsniegt 48 stundas 12 mēnešu atskaites periodā. Kopš 2004. gada Vācijas likums par darba laiku ļauj pārsniegt darba laika ierobežojumus, ja to nosaka koplīgumi, ievērojot individuālu darba ņēmēju līgumu (individuālo atteikumu). Nav informācijas par to, vai pilsētas transporta koplīgumos šī iespēja ir izmantota.

2.10. Grieķija

Uz pilsētas transporta nozari pilnībā attiecas koplīgumi vai darba kārtības noteikumi. Uz uzņēmumiem attiecas valsts koplīgums vai attiecīgos gadījumos koplīgumi, kas ir noslēgti uzņēmumu līmenī.

Saskaņā ar valsts koplīgumu maksimālais nedēļas darba laiks ir 40 stundas un 3 virsstundas, izņemot gadījumus, kad koplīgumā, kas noslēgts uzņēmuma līmenī, paredzēti citi īpaši noteikumi. Atskaites periods parasti ir 1 nedēļa.

2.11. Ungārija

Uz uzņēmumiem, kas sniedz pilsētas transporta pakalpojumus, attiecas koplīgumi, kas noslēgti uzņēmumu līmenī un dažos gadījumos — nozares līmenī.

Ungārijas tiesību aktos ir noteikta prasība par ikdienas atpūtu regulārā pilsētas pasažieru transporta nozarē atbilstoši Regulas (EEK) Nr. 3820/85 prasībām. Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) ir no 42 līdz 48 stundām, un atskaites perioda ilgums ir dažāds (1 mēnesis, 2 mēneši vai ceturksnis). Maksimālais transporta līdzekļa vadīšanas laiks ir 11 stundas. Saskaņā ar 22. pantu piemēro individuālo atteikumu.

2.12. Īrija

Ir noteikumi, kurus pirmām kārtām piemēro valsts līmenī, un tos papildina daži koplīgumi, kas noslēgti uzņēmumu līmenī. *Road Traffic Acts* (Ceļu satiksmes tiesību aktu) noteikumi ir obligāti. Koplīgumi nav obligāti.

Attiecībā uz regulāro pasažieru autotransportu un dzelzceļa transportu ir spēkā atšķirīgi noteikumi, jo ir atšķirības esošajos tiesiskajos regulējumos. Arī attiecībā uz transporta līdzekļa vadīšanas laiku regulārā pilsētas transporta nozarē piemēro īpašus noteikumus, pamatojoties uz šīs nozares ekonomiskajām un sociālajām vajadzībām. Maksimālais nedēļas darba laiks dažādos transporta uzņēmumos ir atšķirīgs, bet ir jāievēro 48 stundu robeža.

Visbeidzot vispārējus atbrīvojumus piemēro attiecībā uz nakts darba ilgumu, veselības pārbaudi un nakts darba ņēmēju pārcelšanu darbā pa dienu un uz garantijām darbam naktīs.

2.13. Itālija

Direktīvas transponēšanas pasākumi pieļauj atkāpes pilsētas transporta nozarē, ja tā noteikts koplīgumos. Koplīgumus piemēro valsts un reģionālā līmenī.

Maksimālais nedēļas darba laiks ir 40 stundas. Atkāpes pieļauj attiecībā uz regulāro pasažieru autotransportu, ja vidējais nedēļas darba laiks nepārsniedz 48 stundas, ieskaitot virsstundas. Koplīgumos var noteikt izdevīgākus noteikumus. Atskaites periods nevar pārsniegt 4 mēnešus (6 vai 12 mēnešus, ja tā noteikts koplīgumā, saistībā ar tehniskiem iemesliem vai darba organizāciju).

2.14. Latvija

Sabiedriskais transports ir autobusi, tramvaji un trolejbusi (nav pilsētas dzelzceļa transporta). Koplīgumus piemēro uzņēmumu līmenī.

Maksimālais darba laiks ir 56 stundas nedēļā (virsstundu robeža ir līdz 144 stundām 4 mēnešu laikā).

Dažos gadījumos sistēma neatbilst noteikumiem par darba un atpūtas laiku. Saskaņā ar Latvijas iestāžu sniegto informāciju tas saistīts ar transporta līdzekļu vadītāju un konduktoru trūkumu. Šīs iestādes min argumentu, ka noteikums par darba laiku, kas piemērojams sabiedriskajam transportam, būtu jāpielāgo reālajai tirgus situācijai un atbilstības panākšanai būtu vajadzīgs pārejas posms līdz 3 gadiem.

2.15. Lietuva

Darba laika organizēšanu reglamentē Darba likumu kodekss un valdības rezolūcija, kas pieļauj atkāpes attiecībā uz pilsētas autotransportu (nav pilsētas dzelzceļa transporta).

Lietuvas darba tiesību aktos visās nozarēs ir paredzēta iespēja noslēgt uzņēmuma, nozares, teritoriālo un valsts koplīgumu. Pašlaik pilsētas transporta nozarē ir spēkā tikai uzņēmumu koplīgumi. Nav pieejams šo līgumu pilnīgs saraksts, jo nav valsts iestādes, kuras uzdevums būtu reģistrēt uzņēmumu koplīgumus. Saskaņā ar Darba likumu kodeksu koplīgumi nav spēkā, ja tie pieļauj nelabvēlīgākus darba apstākļus nekā kodeksā vai citos tiesību aktos paredzētie.

Pilsētas transporta nozarē maksimālais nedēļas darba laiks ir 60 stundas, vidējais maksimālais nedēļas darba laiks ir 48 stundas un atskaites periods ir 4 mēneši (6 mēneši, ja ir objektīvi iemesli un pēc apspriešanās ar ieinteresētajiem sociālajiem partneriem).

2.16. Luksemburga

Pilsētas transporta nozari reglamentē koplīgums, kuru piemēro autobusu vadītājiem un palīgstrādniekiem (obligāts valsts līmenī visiem privātajiem uzņēmumiem).

Luksemburga attiecina Regulas (EEK) Nr. 3820/85 prasības par maksimālo nedēļas darba laiku arī uz visiem pilsētas sabiedriskā transporta autobusu vadītājiem. Tādējādi maksimālais transporta līdzekļa vadīšanas laiks nevar pārsniegt 90 stundas 2 nedēļu laikā.

2.17. Malta

80% pilsētas transportā nodarbināto darba ņēmēju ir pašnodarbinātie (nav dzelzceļa transporta). Nav koplīgumu.

Maltas iestādes izceļ dažas iezīmes, kas ir raksturīgas Maltai: nelieli braukšanas attālumi (maksimāli 60 minūtes), zemi braukšanas ātruma ierobežojumi, ilgstoši dīkstāves periodi starp atsevišķiem braucieniem un darbs maiņās (dienu strādā, diena brīva). Atkāpes pieļauj attiecībā uz ikdienas atpūtu un pārtraukumiem. Ir ieviests individuālais atteikums.

2.18. Nīderlande

Pilsētas transporta nozari reglamentē valsts koplīgums. Tomēr tas neattiecas uz dažiem uzņēmumiem, kuriem ir savi kolektīvie līgumi. Turklāt uzņēmumiem var būt papildu noteikumi, kas attīsta vai papildina minētos līgumus. Tādējādi uz nozari kopumā attiecas koplīgumi.

Regulāro pasažieru autotransportu (autobusus) reglamentē darba laika dekrēts, kas balstās uz Regulu (EEK) Nr. 3820/85, izņemot pārtraukumus, kā arī pārējo regulāro pasažieru transportu — metro, tramvajus, pilsētas vilcienus un vilcienus, uz ko attiecas Direktīvas transponējums valsts tiesību aktos („Darba laika likums”).

Vidējais nedēļas darba laiks autobusu transporta nozarē ir 48 stundas 13 nedēļu atskaites periodā (26 nedēļu, ja tā noteikts koplīgumā). Attiecībā uz metro, tramvajiem, pilsētas vilcieniem un vilcieniem vidējais nedēļas darba laiks ir 45 stundas (ieskaitot virsstundas) 13 nedēļu atskaites periodā (48 stundas 13 nedēļu atskaites periodā, ja tā noteikts koplīgumā).

2.19. Polija

Pilsētas transporta nozari nereglamentē valsts vai reģionāli koplīgumi, bet lielākajai daļai uzņēmumu ir koplīgumi. Šo koplīgumu noteikumi nedrīkst būt nelabvēlīgāki nekā tie, kurus piemēro saskaņā ar Darba likumu kodeksu.

Attiecībā uz pilsētas transporta līdzekļu vadītājiem Darba likumu kodeksa noteikumi un to tiesību aktu noteikumi, kas reglamentē transporta līdzekļu vadītāju darba laiku, neatšķiras. Tomēr kāds pants tiesību aktos, kuri reglamentē transporta līdzekļu vadītāju darba laiku, izņēmuma gadījumos regulārā transporta līdzekļu vadītājiem pilsētas maršrutos atļauj pārtraukta darba laika režīmu saskaņā ar iepriekš noteiktu grafiku. Maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) ir 48 stundas.

2.20. Portugāle

Pilsētas transporta nozari reglamentē Darba likumu kodeksa vispārējie noteikumi. Pilsētas transporta nozarē tiek pieļautas atkāpes attiecībā uz ikdienas atpūtu, pārtraukumiem, maksimālo nedēļas darba laiku un nakts darba ilgumu, paredzot tās uzņēmumu līmenī noslēgtā koplīgumā.

Vidējais maksimālais nedēļas darba laiks (ieskaitot virsstundas) nevar pārsniegt 48 stundas atskaites periodā, ko obligāti reglamentē ar koplīguma palīdzību un kurš nedrīkst pārsniegt 12 mēnešus (4 vai 6 mēnešus attiecībā uz pilsētas transportu, kur nav koplīguma).

2.21. Slovākija

Uz darba ņēmējiem pilsētas sabiedriskā transporta nozarē pilnībā attiecas koplīgumi, ko noslēdz uzņēmumu līmenī un kuros ir ietverti vairāk aizsargājoši noteikumi. Turklāt augstāka līmeņa koplīgums, kurš attiecas uz visu ekonomikas nozari un ir obligāts visiem darba devējiem un arodbiedrībām, uz ko tas attiecas, paplašina un groza dažus uzņēmumu līmenī noslēgto koplīgumu noteikumus.

Saskaņā ar Darba likumu kodeksu maksimālais nedēļas darba laiks, ieskaitot virsstundas, nevar pārsniegt 48 stundas, tās vienmērīgi sadalot pa atsevišķām nedēļām. Tomēr darba devējs pēc vienošanās ar darba ņēmēju pārstāvjiem vai darba ņēmēju atsevišķās nedēļās var organizēt darba laiku nevienmērīgi 4 mēnešu atskaites periodā.

2.22. Slovēnija

Regulāros sabiedriskā autotransporta pakalpojumus iedala pilsētas un piepilsētas transporta pakalpojumos. Slovēniju uzskata par vienotu reģionu attiecībā uz autotransportu. Ne katrā pašvaldībā nodrošina pilsētas transporta pakalpojumus, tāpēc starppilsētu transports apkalpo vidēja garuma maršrutus (no 5 līdz 50 km) un tālsatiksmes maršrutus (vairāk nekā 50 km).

Regulāros pilsētas transporta pakalpojumus reglamentē 2 valsts koplīgumi (attiecībā uz pasažieru autotransportu un dzelzceļa transportu) un uzņēmumu koplīgumi, kuros paredzētas papildu tiesības darba ņēmējiem. Noteikumi, kas attiecas uz autotransporta un dzelzceļa transporta pakalpojumiem, atšķiras. Vidējais nedēļas darba laiks ir 40 stundas, un maksimālais nedēļas darba laiks nevar pārsniegt 48 stundas.

2.23. Spānija

Pilsētas transporta nozari reglamentē valsts darba tiesību akti un koplīgumi, kas noslēgti valsts un uzņēmumu līmenī. Par regulārā autotransporta organizēšanu maršrutos, kas nepārsniedz 50 kilometrus, atbild *Autoridades Autonómicas*, bet pilsētas pasažieru transporta nodrošināšana ir pašvaldību iestāžu atbildības lokā.

Vidējais nedēļas darba laiks ir 40 stundas 12 mēnešu atskaites periodā, gadā atļaujot maksimāli 80 stundas virsstundu laika. Regulārā pilsētas transporta nozarē nav īpašu noteikumu attiecībā uz transporta līdzekļa vadīšanas laiku.

2.24. Zviedrija

Runājot par spēkā esošajiem tiesību aktiem, nav īpašu tiesību aktu, kuri attiektos uz pilsētas transporta nozari. Šai nozarei, tāpat kā lielākajai daļai citu nozaru, pilnībā piemēro Zviedrijas Darba laika likumu. Tomēr sociālajiem partneriem ir iespēja atkāpties no minētā likuma, noslēdzot koplīgumus, ar nosacījumu, ka to noteikumi nav nelabvēlīgāki nekā Direktīvā paredzētie noteikumi. Nav īpašu noteikumu attiecībā uz regulārā pilsētas transporta līdzekļa vadīšanas laiku, bet tādi var tikt paredzēti koplīgumos.

Koplīgumus noslēdz valsts un uzņēmumu līmenī. Attiecībā uz pilsētas dzelzceļa transportu šādus līgumus noslēdz arī pašvaldību līmenī. Koplīgumi ir obligāti tiem uzņēmumiem, kuri ir darba devēju organizāciju dalībnieki vai ir noslēguši paši savus koplīgumus.

Maksimālais kopējais nedēļas darba laiks (ieskaitot parasto darba laiku, virsstundas un dežūras laiku) ir 48 stundas katru 7 dienu laikā, ko aprēķina 4 mēnešu periodā. Ar koplīgumu šo aprēķina periodu var pagarināt līdz 12 mēnešiem.

2.25. Apvienotā Karaliste

Runājot par spēkā esošajiem tiesību aktiem, pilsētas transporta nozari reglamentē valsts tiesību akti un uzņēmumu koplīgumi. Piemēro 48 stundu maksimālo nedēļas darba laiku (iekaitot virsstundas), ievērojot individuālo atteikumu, kas ir ieviests Apvienotajā Karalistē. Saskaņā ar Apvienotās Karalistes iestāžu sniegto informāciju lielākajā daļā koplīgumu paredzēta 35–45 stundu darba nedēļa un brīvprātīgas virsstundas.

3. SOCIĀLIE PARTNERI

Saskaņā ar Eiropas Transporta darbinieku federācijas (*ETF*) sniegto informāciju nopietna problēma ir tas, ka nav efektīvu un preventīvu sankciju mehānisma, kas pēc šīs organizācijas domām ir nepieciešams, lai īstenotu noteikumus par darba laiku. Turklāt *ETF* aicina noteikt koplīgumu obligātu piemērošanu visiem uzņēmumiem un darba ņēmējiem, kas darbojas pilsētas transporta nozarē. Ieviešot piedāvājumu konkursus, apakšlīgumus un privatizāciju, valstīs, kurās valsts līmeņa koplīguma noslēgšana nav obligāta, ir pieaudzis to darba ņēmēju skaits, uz kuriem neattiecas koplīgumi. Visbeidzot *ETF* norādīja, ka saskaņā ar tai pieejamo informāciju Direktīvas ieviešana šajā nozare nav sagādājusi grūtības. Pēc *ETF* domām iemesls esot Direktīvas īpašās iezīmes, jo 17. panta 3. punkts pieļauj atkāpes, kas nodrošina šai nozarei lielu elastību. Tomēr *ETF* uzsvēra divus elementus, kas rada ievērojamas veselības un drošības problēmas, proti, nav kvantitatīvi definēta obligātā standarta „pietiekama atpūta" un attiecībā uz autobusu vadītajiem regulārā pasažieru transportā Apvienotajā Karalistē plaši tiek lietots individuālais atteikums.

Starptautiskā sabiedriskā transporta savienība (*International Union of Public Transport* (*UITP*)) uzskata, ka Direktīvas noteikumi ir piemēroti pilsētas transporta nozarei. *UITP* īpaši uzsver, ka ir nepieciešams saglabāt atkāpes, kuras pieļauj 17. panta 3. punkta c) apakšpunkta viii) ievilkums, kas nodrošina „nepārtrauktu apkalpošanu vai ražošanu".

4. SECINĀJUMI

Regulārā pilsētas transporta nozari reglamentē valsts un/vai reģionālā līmenī ar tādu noteikumu un struktūru palīdzību, kas dalībvalstīs atšķiras. Daudzās valstīs piemēro dažādus tiesību aktus un/vai koplīgumus, atkarībā no tā, vai transportu veic pa autoceļu vai dzelzceļu.

Kopumā aizsardzības līmenis, ko nodrošina darba ņēmējiem pilsētas transporta nozarē, ir augstāks nekā Direktīvas obligātās prasības.

Lielākajā daļā dalībvalstu uz darba ņēmējiem regulārā pilsētas transporta nozarē attiecas koplīgumi, kuru piemērošanas jomas dažādās valstīs atšķiras. Šajos līgumos parasti ir ietverti visi darba ņēmēja un darba devēja attiecību aspekti. Atkarībā no dalībvalsts koplīgumus piemēro valsts, reģionālā un/vai uzņēmumu līmenī.

Vairākās dalībvalstīs Direktīvu ievieš ar vairāku valsts tiesību aktu palīdzību. Šajās valstīs bieži vien ir atsevišķi valsts tiesību akti, kas attiecas uz autobusu vadītājiem. Turklāt dažas dalībvalstis Regulas (EEK) Nr. 3820/85 noteikumus attiecina arī uz autobusu vadītājiem, kas sniedz regulārus pilsētas transporta pakalpojumus. Tomēr pašreizējā posmā nav skaidrs, vai tiek piemēroti visi Direktīvas 2002/15/EK noteikumi.

Gadījumos, kad pilsētas un regulārā transporta pakalpojumus sniedz viens un tas pats uzņēmums, ne vienmēr ir skaidrs, vai Regulu (EEK) Nr. 3820/85 un Direktīvu 2002/15/EK piemēro darba ņēmējiem, kuru maršruts pārsniedz 50 kilometrus. Šo juridisko tekstu nepiemērošana darba ņēmējiem, uz kuriem attiecas to piemērošanas joma, ir Kopienas tiesību aktu pārkāpums, jo šie konkrētie tiesību akti nodrošina lielāku aizsardzību nekā Direktīva.

Dažos gadījumos šķiet, ka Regulas (EEK) Nr. 3820/85 un Direktīvas 2002/15/EK noteikumi tiek papildināti ar Direktīvā pieļauto atkāpju plašākajām iespējām.

Turklāt dažu dalībvalstu tiesību aktos pretēji Direktīvā noteiktajam ir pieļauts 12 mēnešu atskaites periods, lai aprēķinātu vidējo maksimālo nedēļas darba laiku.

Piecas dalībvalstis ziņoja, ka tās ir ieviesušas individuālo atteikumu (Igaunija, Vācija, Ungārija, Malta un Apvienotā Karaliste). Tomēr visas to piemērojušas plaši, nevis tikai pilsētas transporta nozarei.

Ne arodbiedrības, ne darba devēju pārstāvji nav prasījuši pārskatīt šobrīd šajā nozarē spēkā esošos noteikumus. Arodbiedrības uzsver grūtības saistībā ar šo noteikumu ieviešanu, jo tās uzskata, ka spēkā esošās sankcijas ir neefektīvas. Tās uzskata, ka šajā jautājumā būtu jāpanāk progress, lai netiktu apdraudēta šīs nozares attīstība.

Tātad Direktīvas noteikumi šķiet piemēroti pilsētas transporta nozarei, un nav konstatētas nopietnas problēmas. Tikai viena dalībvalsts (Latvija) ir norādījusi, ka tai ir grūtības ievērot Direktīvas noteikumus, proti, attiecībā uz maksimālo nedēļas darba laiku.

Komisija neuzskata, ka būtu jāizdara izmaiņas noteikumos attiecībā uz darba laika organizēšanu darba ņēmējiem, kas saistīti ar pasažieru pārvadāšanu, sniedzot regulārus pilsētas transporta pakalpojumus. Komisija pētīs iepriekš minētās situācijas, lai noskaidrotu, vai ir norādes uz grūtībām ievērot Kopienas tiesību aktus un jo īpaši Direktīvu, un uzņemsies pienākumus saskaņā ar līgumu.