KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 7.7.2006
KOM(2006) 371 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE

o uplatňovaní ustanovení smernice 2003/88/ES (organizácia pracovného času pracovníkov prepravy cestujúcich v pravidelnej mestskej doprave)

SPRÁVA KOMISIE

o uplatňovaní ustanovení smernice 2003/88/ES (organizácia pracovného času pracovníkov prepravy cestujúcich v pravidelnej mestskej doprave)

1. ÚVOD

1.1. Právny rámec

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/88/ES zo 4. novembra 2003 o niektorých aspektoch organizácie pracovného času (ďalej len „smernica“)[1] [2] stanovuje minimálne požiadavky bezpečnosti a ochrany zdravia pre organizáciu pracovného času pracovníkov[3], pokiaľ ide o dĺžku denného odpočinku, prestávok v práci, týždenného odpočinku, maximálneho týždenného pracovného času, ročnej dovolenky a o aspekty nočnej práce, práce na zmeny a rozvrhnutie práce.

Smernica sa vzťahuje na všetky sektory činnosti, verejné aj súkromné[4], okrem prípadov, keď iné nástroje Spoločenstva obsahujú osobitnejšie požiadavky týkajúce sa organizácie pracovného času v určitých povolaniach alebo pracovných činnostiach[5]. V súčasnosti sú štyri takéto nástroje[6], z ktorých jedným je smernica 2002/15/ES [7], ktorá sa týka tejto správy. Týka sa *„mobilných pracovníkov zamestnaných v podnikoch so sídlom v členskom štáte, ktoré sa zúčastňujú na činnostiach cestnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EHS) č. 3820/85“*. Toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu, ale nevzťahuje sa na *„vozidlá používané na prepravu cestujúcich v pravidelnej doprave, keď dĺžka trasy nepresahuje 50 kilometrov“*[8].

Smernicou sa preto riadi pracovný čas pracovníkov, ktorí sa zaoberajú prepravou cestujúcich v pravidelnej mestskej doprave, ako aj mobilných pracovníkov, ak dĺžka trasy nepresahuje 50 kilometrov. Ak dĺžka trasy presahuje 50 kilometrov, uplatňuje sa smernica 2002/15/ES. Vzhľadom na regulačné rozdiely je dôležité, aby sa na pracovníkov vzťahovalo právo alebo v každom prípade ustanovenia, ktoré im zabezpečia najväčšiu ochranu.

---

1 Ú. v. EÚ L 299, 18.11.2003, s. 9.

2 Smernica 2003/88/ES kodifikuje smernicu Rady 93/104/ES z 23. novembra 1993, (Ú. v. EÚ L 307, 13.12.1993, s. 18, a smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2000/34/ES z 22. júna 2000 (Ú. v. EÚ L 195, 1.8.2000, s. 41).

3 V prípade pracovníkov, na ktorých sa vzťahuje smernica 2003/88/ES, možno rozlišovať medzi „mobilnými pracovníkmi“ a inými pracovníkmi. Mobilní pracovníci sú definovaní ako pracovníci zamestnaní ako členovia cestujúceho alebo lietajúceho personálu, ktorý poskytuje prepravné služby pre cestujúcich alebo tovar po ceste, letecky alebo po vnútrozemských vodných cestách. Podľa článku 20 ods. 1 smernice, sa na nich nevzťahujú články 3, 4, 5 a 8.

4 Článok 1 ods. 3.

5 Článok 14.

6 Smernica Rady 1999/63/ES z 21. júna 1999 (Ú. v. EÚ L 167, 2.7.1999, s. 33);
Smernica Rady 2000/79/ES z 27. novembra 2000 (Ú. v. EÚ L 302, 1.12.2000, s. 57);
Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 (Ú. v EÚ L 80, 23.3.2002, s. 35);
Smernica Rady 2005/47/ES z 18. júla 2005 (Ú. v. EÚ L 195, 27.7.2005, s. 15).

7 Ú. v. EÚ L 80, 23.3.2002, s. 35.

8 Článok 4 nariadenia (EHS) č. 3820/85.

1.2. Prečo je potrebná táto správa?

Článok 26 smernice ustanovuje, že *„najneskôr do 1. augusta 2005 Komisia, po porade s členskými štátmi a vedením a zástupcami pracovníkov na európskej úrovni, preskúma uplatňovanie ustanovení so zreteľom na pracovníkov, ktorí sa zaoberajú prepravou cestujúcich v pravidelnej mestskej doprave, aby podľa potreby predložila vhodné úpravy na zabezpečenie jednotného a vhodného prístupu v sektore“*.

Aby Komisia splnila túto povinnosť, pripravila dotazník, ktorý majú vyplniť členské štáty a sociálni partneri. Táto správa sumarizuje zaslané odpovede a uvádza niektoré závery týkajúce sa vhodnosti ustanovení smernice pre sektor mestskej dopravy.

2. PREHĽAD NÁRODNÝCH SPRÁV

2.1. Rakúsko

Mestská doprava sa riadi dohodami uzavretými medzi mestskými orgánmi a verejnými dopravnými spoločnosťami. Na pracovníkov súkromných autobusových a vlakových spoločností sa vzťahujú federálne kolektívne dohody. Kolektívne dohody môžu byť aj na úrovni spoločnosti.

Na pravidelnú mestskú dopravu cestujúcich sa okrem toho vzťahujú aj dve právne opatrenia, jedno na vlaky a električky a jedno na cestnú dopravu. Opatrenie vzťahujúce sa na cestnú dopravu umožňuje výnimky, ktoré sa týkajú ustanovení o dennom odpočinku, týždennom odpočinku a maximálnom týždennom pracovnom čase, v súlade s uvedenou smernicou aj so smernicou 2002/15/ES, ak tak stanovuje kolektívna dohoda.

Rakúsko rozširuje uplatňovanie nariadenia (EHS) č. 3820/85 na vodičov autobusov v pravidelnej mestskej doprave. Rakúske orgány vysvetľujú, že „preprava po ceste“ (článok 1 ods. 1 nariadenia) sa vzťahuje na všetkých vodičov na verejných cestách, a preto sa domnievajú, že takíto pracovníci podliehajú smernici 2002/15/ES (článok 2 ods. 1 nariadenia).

2.2. Belgicko

Sú spoločnosti, ktoré zabezpečujú mestskú aj regionálnu dopravu a v dôsledku toho dĺžka niektorých trás presahuje limit 50 kilometrov.

Ustanovenia smernice sa uplatňujú v sektore mestskej dopravy. Medzi cestnou a železničnou dopravou nie sú žiadne regulačné rozdiely. Výnimky sú povolené na základe kolektívnej dohody, ktorá sa stala povinnou na základe kráľovského nariadenia („Arrêté royal“). Priemerný maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) je 38 hodín.

2.3. Cyprus

Mestskú dopravu zabezpečuje a prevádzkuje súkromný sektor (železničná doprava neexistuje). Všetky minimálne ustanovenia sa uplatňujú prostredníctvom legislatívnej transpozície smernice. Pokiaľ ide o pracovníkov mestskej dopravy, neexistujú žiadne výnimky. Kolektívne dohody však obsahujú priaznivejšie ustanovenia a uplatňujú sa na úrovni spoločnosti (v tomto sektore neexistujú žiadne celoštátne alebo regionálne kolektívne dohody). Priemerný maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) je 48 hodín.

2.4. Česká republika

Všetky minimálne ustanovenia sa v sektore mestskej dopravy v Českej republike uplatňujú prostredníctvom legislatívnej transpozície smernice, bez ohľadu na používané dopravné prostriedky. Organizácia pracovného času sa riadi zákonníkom práce a osobitnými právnymi predpismi vzťahujúcimi sa na pracovný čas v sektore dopravy (čas jazdy, čas odpočinku a bezpečnostné prestávky). Kolektívne dohody sa uplatňujú iba na úrovni spoločnosti.

Pokiaľ ide o čas jazdy, denný čas jazdy posádky nákladných vozidiel alebo autobusov je maximálne 9 hodín (dvakrát týždenne sa čas jazdy môže predĺžiť na 10 hodín) a celkový čas jazdy nesmie prekročiť 90 hodín počas dvoch po sebe nasledujúcich týždňov.

2.5. Dánsko

Na sektor mestskej dopravy sa vzťahujú celoštátne kolektívne dohody, okrem verejnej autobusovej dopravy v mestách Odense a Århus, ktorá spadá pod miestne verejné dohody.

Kolektívne dohody nie sú povinné pre všetky autobusové spoločnosti poskytujúce služby v súkromnej verejnej doprave. V praxi však takmer všetky spoločnosti musia dodržiavať kolektívnu dohodu, pretože verejné orgány obvykle vyžadujú dodržiavanie odvetvovej celoštátnej kolektívnej dohody ako podmienky výberových konaní v oblasti verejnej dopravy.

Určité činnosti týkajúce sa služieb v železničnej doprave a v pravidelnej mestskej doprave môžu byť predmetom výnimiek z ustanovení týkajúcich sa denného a týždenného odpočinku. Priemerný maximálny týždenný pracovný čas (bez nadčasov) nemôže prekročiť 42 hodín, alebo 37 hodín v priemere za obdobie, ktoré nepresahuje 16 týždňov. Nadčas sa obvykle nahrádza odpočinkom.

2.6. Estónsko

Mestskú verejnú dopravu zabezpečujú mestské orgány. Medzi cestnou a železničnou dopravou neexistujú žiadne zákonné rozdiely. Na prevažnú väčšinu sektora mestskej cestnej dopravy sa vzťahuje celoštátna kolektívna dohoda, ktorá je záväzná pre všetky spoločnosti pôsobiace v sektore cestnej dopravy. Kolektívne dohody v sektore železničnej dopravy sa uzatvárajú na úrovni spoločnosti.

Maximálny týždenný pracovný čas je obmedzený na 40 hodín. Priemerný maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) nemôže presiahnuť 48 hodín v rámci referenčného obdobia štyroch mesiacov. V sektore dopravy sa individuálna výnimka využíva najmä v cestnej doprave.

2.7. Fínsko

Smernica bola implementovaná „Zákonom o pracovnom čase“, ktorý umožňuje, aby sa v kolektívnych dohodách (záväzných pre všetky spoločnosti v sektore) uplatnili výnimky z ustanovení smernice. Osobitné ustanovenia sa vzťahujú na čas jazdy v železničnej doprave v rámci pravidelnej mestskej dopravy. Podľa fínskych orgánov sú určité ustanovenia smernice pre sektor železničnej dopravy menej vhodné (napríklad ustanovenia o pracovníkoch vykonávajúcich nočnú prácu a o bezpečnostných zárukách).

Priemerný maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) je pre autobusový personál 48 hodín v rámci referenčného obdobia 12 mesiacov. Pre personál pracujúci vo vlaku

neexistujú žiadne formálne obmedzenia maximálneho týždenného pracovného času. Podľa vnútroštátnych orgánov však priemerný pracovný čas (vrátane nadčasov) v praxi nepresahuje 48 hodín týždenne.

2.8. Francúzsko

Transpozícia smernice na sektor mestskej dopravy ešte nebola ukončená (majú sa uzákoniť dve vyhlášky, ktorými sa bude riadiť pracovný čas v sektore mestskej verejnej dopravy a v Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP – autobusová doprava a metro).

Ustanovenia smernice, ktoré už boli transponované, umožňujú výnimky, najmä pokiaľ ide o prestávky, čas denného a týždenného odpočinku. Podobné ustanovenia sa vzťahujú na cestnú a železničnú dopravu v rámci tohto sektora. Čas jazdy nie je v mestskej doprave regulovaný.

Na mestskú dopravu sa vzťahujú medziprofesijné celoštátne kolektívne dohody (vzťahujúce sa na vnútroštátnej úrovni na všetky spoločnosti všetkých sektorov alebo vopred definovaného sektora), celoštátne kolektívne dohody o mestskej doprave (záväzné pre všetky spoločnosti sektora mestskej dopravy), kolektívne dohody, ktoré dopĺňajú celoštátnu sektorovú dohodu (záväzné pre všetky podniky, ktoré sú členmi signatárskych profesijných organizácií, a dobrovoľné pre ostatné podniky) a dohody na úrovni spoločnosti.

RATP nepodlieha celoštátnej kolektívnej dohode o mestskej doprave ani jej doplňujúcim kolektívnym dohodám, ale podlieha osobitným ustanoveniam a vnútorným kolektívnym dohodám.

2.9. Nemecko

Pracovníci v sektore mestskej verejnej dopravy podliehajú na vnútroštátnej úrovni všeobecným ustanoveniam, ktorými sa riadi pracovný čas. Zamestnanci autobusových a električkových sietí podliehajú aj nariadeniam, ktoré sa vzťahujú na vodičov.

Kolektívne dohody sa líšia v rozsahu pôsobnosti a môžu sa vzťahovať na všetkých prevádzkovateľov (železničnej a neželezničnej dopravy) alebo iba na niektorých. Súkromné spoločnosti podliehajú regionálnym kolektívnym dohodám (na miestnej úrovni). Súkromné spoločnosti sa riadia celoštátnou kolektívnou dohodou. Okrem zriedkavých výnimiek nemajú kolektívne dohody žiadny všeobecný záväzný účinok (vzťahujú sa iba na tých zamestnávateľov a zamestnancov, ktorí sú členmi signatárskych organizácií).

Pracovný čas vodičov cestnej dopravy sa riadi osobitnými ustanoveniami. Vodiči na trasách, ktorých dĺžka nepresahuje 50 kilometrov, sú viazaní aj časom jazdy, prestávkami a odpočinkom, ktoré vyžaduje nariadenie (EHS) č. 3820/85.

Priemerný maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) nemôže presiahnuť 48 hodín v rámci referenčného obdobia 12 mesiacov. Nemecké právne predpisy o pracovnom čase umožňujú od roku 2004 prekročiť limity pracovného času, ak to umožňujú kolektívne dohody, na základe individuálnej dohody s pracovníkmi (individuálna výnimka). Nie je známe, či táto možnosť bola využitá v kolektívnych dohodách o mestskej doprave.

2.10. Grécko

Sektor mestskej dopravy sa úplne riadi buď kolektívnymi dohodami, alebo pracovnými predpismi. Na spoločnosti sa vzťahuje celoštátna kolektívna dohoda alebo podľa potreby kolektívne dohody na úrovni spoločnosti.

Podľa celoštátnej kolektívnej dohody je maximálny týždenný pracovný čas 40 hodín plus 3 hodiny nadčasov, pokiaľ kolektívna dohoda na úrovni spoločnosti osobitne nestanovuje inak. Referenčné obdobie je obvykle 1 týždeň.

2.11. Maďarsko

Na spoločnosti zabezpečujúce mestskú dopravu sa vzťahujú kolektívne dohody na úrovni spoločnosti a v niektorých prípadoch na úrovni pobočky.

Maďarské právne predpisy vyžadujú, aby denný odpočinok v pravidelnej mestskej doprave zodpovedal požiadavkám nariadenia (EHS) č. 3820/85. Priemerný maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) je 42 až 48 hodín a dĺžka referenčného obdobia je rôzna (1 mesiac, 2 mesiace alebo štvrťrok). Maximálny čas jazdy je obmedzený na 11 hodín. Uplatňuje sa individuálna výnimka podľa článku 22.

2.12. Írsko

Existujú nariadenia uplatňované najmä na vnútroštátnej úrovni, ktoré sú doplnené určitými kolektívnymi dohodami na úrovni spoločnosti. Nariadenia ustanovené na základe zákona o cestnej doprave sú záväzné. Kolektívne dohody nie sú záväzné.

Na pravidelnú cestnú osobnú dopravu sa v porovnaní so železničnou dopravou vzťahujú odlišné ustanovenia v dôsledku rozdielov v existujúcich legislatívnych rámcoch. Osobitné ustanovenia sa vzťahujú aj na čas jazdy v sektore pravidelnej mestskej dopravy, ktoré sú založené na hospodárskych a sociálnych potrebách sektora. Maximálny týždenný pracovný čas závisí od prevádzkovateľa dopravy, ale podlieha štyridsaťosemhodinovému limitu.

Nakoniec, všeobecné výnimky sa vzťahujú na dĺžku nočnej práce, na posúdenie zdravotného stavu a na presun pracovníkov z nočnej práce na dennú prácu a na záruky za nočnú prácu.

2.13. Taliansko

Opatrenia, ktorými sa transponuje smernica, umožňujú výnimky v sektore mestskej dopravy, ak to dovoľujú kolektívne dohody. Kolektívne dohody sa uplatňujú na celoštátnej a regionálnej úrovni.

Maximálny týždenný pracovný čas je 40 hodín. Výnimky sú povolené, pokiaľ ide o pravidelnú cestnú osobnú dopravu za predpokladu, že týždenný priemer nepresahuje 48 hodín vrátane nadčasov. Kolektívne dohody môžu obsahovať priaznivejšie ustanovenia. Referenčné obdobie nemôže prekročiť 4 mesiace (6 alebo 12 mesiacov v prípadoch, keď to kolektívne dohody umožňujú z technických dôvodov alebo z dôvodu organizácie práce).

2.14. Lotyšsko

Verejnú dopravu zabezpečujú autobusy, električky a trolejbusy (mestská železničná doprava neexistuje). Kolektívne dohody sa uplatňujú na úrovni spoločnosti.

Maximálny týždenný pracovný čas je 56 hodín (nadčasy sú obmedzené na 144 hodín počas obdobia štyroch mesiacov).

V systéme sa za určitých okolností nedodržiavajú ustanovenia týkajúce sa pracovného času a odpočinku. Podľa lotyšských orgánov je to v dôsledku nedostatku vodičov a sprievodcov. Tieto orgány tvrdia, že ustanovenia o pracovnom čase, vzťahujúce sa na verejnú dopravu, by sa mali prispôsobiť skutočnej situácii na trhu a že na dosiahnutie zhody bude potrebné aspoň trojročné prechodné obdobie.

2.15. Litva

Organizácia pracovného času sa riadi zákonníkom práce a rozhodnutím vlády, ktoré povoľuje výnimky v oblasti mestskej cestnej dopravy (mestská železničná doprava neexistuje).

Litovské právne predpisy v oblasti práce poskytujú všetkým sektorom možnosť uzavrieť kolektívne dohody na úrovni spoločnosti, sektora a štátu. V súčasnosti platia v sektore mestskej dopravy iba kolektívne dohody na úrovni spoločnosti. K dispozícii nie je žiadny úplný zoznam týchto dohôd, keďže žiadna verejná inštitúcia nie je oprávnená registrovať kolektívne dohody na úrovni spoločnosti. Podľa zákonníka práce sú kolektívne dohody neplatné, ak poskytujú menej priaznivé pracovné podmienky ako podmienky, ktoré vyžaduje zákonník alebo iné právne nástroje.

V sektore verejnej dopravy je maximálny týždenný pracovný čas 60 hodín v rámci maximálneho priemerného týždenného pracovného času 48 hodín a s referenčným obdobím 4 mesiace (6 mesiacov v prípade objektívnych dôvodov a po konzultácii so zainteresovanými sociálnymi partnermi).

2.16. Luxembursko

Sektor verejnej dopravy sa riadi kolektívnou dohodou, ktorá sa vzťahuje na vodičov autobusov a pomocných pracovníkov (záväzná na celoštátnej úrovni pre všetky súkromné spoločnosti).

Luxembursko rozširuje maximálny týždenný pracovný čas stanovený v nariadení (EHS) č. 3820/85 na všetkých vodičov autobusov mestskej dopravy. Maximálny čas jazdy takto nemôže prekročiť 90 hodín počas dvojtýždňového obdobia.

2.17. Malta

80 % pracovníkov mestskej dopravy sú samostatne zárobkovo činné osoby (železničná doprava neexistuje). Neexistujú žiadne kolektívne dohody.

Maltské orgány zdôrazňujú určité zvláštnosti, ktoré sú charakteristické pre Maltu: krátke trvanie ciest (maximálne 60 minút), nízke limity rýchlosti na cestách, dlhé prestávky medzi jednotlivými cestami a systém striedania pracovného dňa s pracovným voľnom. Výnimky sú povolené, pokiaľ ide o denný odpočinok a prestávky. Uplatňuje sa individuálna výnimka.

2.18. Holandsko

Sektor mestskej dopravy sa riadi celoštátnou kolektívnou dohodou. Niektoré spoločnosti jej však nepodliehajú a majú svoje vlastné kolektívne dohody. Spoločnosti môžu mať okrem toho

ďalšie nariadenia, ktoré rozvíjajú alebo dopĺňajú uvedené dohody. Na celý sektor sa takto vzťahujú kolektívne dohody.

Pravidelná cestná (autobusová) doprava sa riadi vyhláškou o pracovnom čase, ktorá je založená na nariadení (EHS) č. 3820/85, okrem prestávok, ktoré podliehajú, rovnako ako pravidelná doprava cestujúcich metrom, električkou, malým vlakom a vlakom, legislatívnej transpozícii smernice („Zákon o pracovnom čase“).

Priemerný týždenný pracovný čas v autobusovej doprave je 48 hodín v rámci referenčného obdobia 13 týždňov (26 týždňov, ak to umožňuje kolektívna dohoda). Pokiaľ ide o metro, električky, malé vlaky a vlaky, priemerný týždenný pracovný čas je 45 hodín (vrátane nadčasov) v rámci referenčného obdobia 13 týždňov (48 hodín v rámci referenčného obdobia 13 týždňov, ak to umožňuje kolektívna dohoda).

2.19. Poľsko

Neexistujú žiadne celoštátne alebo regionálne kolektívne dohody, ktorými sa riadi sektor mestskej dopravy, ale prevažná väčšina spoločností má kolektívne dohody. Nie je dovolené, aby tieto dohody obsahovali menej priaznivé ustanovenia ako ustanovenia uplatňované na základe zákonníka práce.

Pravidlá pre vodičov mestskej dopravy sa nelíšia tak ako medzi zákonníkom práce a právnymi predpismi o pracovnom čase vodičov. Článok právnych predpisov, ktoré sa týkajú pracovného času, však vo výnimočných prípadoch povoľuje nepretržitý režim pracovného času vodičov pravidelnej dopravy na mestských trasách podľa vopred určeného cestovného poriadku. Maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) je 48 hodín.

2.20. Portugalsko

Sektor mestskej dopravy sa riadi všeobecnými pravidlami zákonníka práce. Výnimky v rámci sektora mestskej dopravy povoľujú kolektívne dohody na úrovni spoločnosti a týkajú sa denného odpočinku, prestávok, týždenného odpočinku, maximálneho týždenného pracovného času a dĺžky práce vykonávanej v noci.

Maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov) nemôže prekročiť 48 hodín v rámci referenčného obdobia, ktoré sa musí riadiť kolektívnou dohodou a nesmie prekročiť 12 mesiacov (4 alebo 6 mesiacov v prípade mestskej dopravy, ak neexistuje kolektívna dohoda).

2.21. Slovensko

Kolektívne dohody uzatvorené na úrovni spoločnosti sa úplne vzťahujú na zamestnancov mestskej verejnej dopravy a zahŕňajú ustanovenia, ktoré zabezpečujú väčšiu ochranu. Vyššia kolektívna dohoda, ktorá sa vzťahuje na celý hospodársky sektor a je záväzná pre všetkých zamestnávateľov a odbory, na ktoré sa vzťahuje, okrem toho rozširuje a upravuje určité ustanovenia kolektívnych dohôd na úrovni spoločnosti.

Podľa zákonníka práce nemôže maximálny týždenný pracovný čas, vrátane nadčasov, prekročiť 48 hodín, ktoré sú rozložené rovnomerne v jednotlivých týždňoch. Zamestnávateľ sa však po dohode so zástupcami zamestnancov alebo so zamestnancom môže dohodnúť na nerovnomerne rozloženom pracovnom čase v jednotlivých týždňoch v rámci referenčného obdobia štyroch mesiacov.

2.22. Slovinsko

Pravidelná verejná cestná doprava je rozdelená na mestskú a prímestskú dopravu. Pokiaľ ide o cestnú dopravu, Slovinsko sa považuje za jediný región. Keďže mestskú dopravu nezabezpečujú všetky samosprávy, medzimestská doprava poskytuje prepravu na stredných vzdialenostiach (od 5 do 50 km), ako aj na dlhých vzdialenostiach (viac ako 50 km).

Pravidelná mestská doprava sa riadi 2 celoštátnymi kolektívnymi dohodami (cestná a železničná doprava cestujúcich) a kolektívnymi dohodami na úrovni spoločnosti, ktoré dávajú pracovníkom zvláštne práva. Ustanovenia pre cestnú a železničnú dopravu a dopravné služby pre cestujúcich sa líšia. Priemerný týždenný pracovný čas je 40 hodín a maximálny týždenný pracovný čas nemôže prekročiť 48 hodín.

2.23. Španielsko

Sektor mestskej dopravy sa riadi vnútroštátnymi právnymi predpismi v oblasti práce a kolektívnymi dohodami na úrovni spoločnosti a na celoštátnej úrovni. Za organizáciu pravidelnej cestnej dopravy v prípade trás kratších ako 50 kilometrov sú zodpovedné „Autoridades Autonómicas“, pričom za zabezpečenie mestskej dopravy cestujúcich sú zodpovedné miestne orgány.

Priemerný týždenný pracovný čas je 40 hodín v rámci dvanásťmesačného referenčného obdobia s maximálne osemdesiatimi hodinami nadčasov za rok. Neexistujú žiadne osobitné ustanovenia týkajúce sa času jazdy v pravidelnej mestskej doprave.

2.24. Švédsko

Pokiaľ ide o uplatňované právne predpisy, neexistujú žiadne osobitné právne predpisy pre sektor mestskej dopravy. V tomto sektore sa úplne uplatňuje švédsky zákon o pracovnom čase, ktorý sa rovnakým spôsobom uplatňuje vo väčšine iných sektorov. Sociálni partneri sa však môžu odkloniť od zákona na základe kolektívnych dohôd za predpokladu, že dohody neobsahujú menej priaznivé pravidlá ako pravidlá predpísané smernicou. Neexistujú žiadne osobitné opatrenia týkajúce sa času jazdy v pravidelnej mestskej doprave, ale môžu sa vyskytnúť v kolektívnych dohodách.

Kolektívne dohody sa podpisujú na celoštátnej úrovni a na úrovni spoločnosti. Pokiaľ ide o mestskú železničnú dopravu, dohody sa takisto podpisujú na miestnej úrovni. Kolektívne dohody sú záväzné pre tie spoločnosti, ktoré sú členmi zamestnávateľských organizácií alebo podpísali vlastné kolektívne dohody.

Maximálny súhrnný týždenný pracovný čas (vrátane obvyklého pracovného času, nadčasu a pohotovostnej služby) je 48 hodín pre každé sedemdňové obdobie a vypočítava sa za štvormesačné obdobie. Toto obdobie pre výpočet sa môže predĺžiť až na 12 mesiacov na základe kolektívnej dohody.

2.25. Spojené kráľovstvo

Pokiaľ ide o uplatňované právne predpisy, sektor mestskej dopravy sa riadi vnútroštátnymi nariadeniami a kolektívnymi dohodami na úrovni spoločnosti. Platí štyridsaťosemhodinový maximálny týždenný pracovný čas (vrátane nadčasov), ktorý podlieha individuálnej výnimke, ktorá sa uplatňuje v Spojenom kráľovstve. Orgány Spojeného kráľovstva uviedli, že vo

väčšine kolektívnych dohôd spoločností sa stanovuje pracovný týždeň v rozmedzí od 35 do 45 hodín, plus dobrovoľné nadčasy.

3. SOCIÁLNI PARTNERI

Podľa Európskej federácie pracovníkov v doprave (ETF) je jedným z hlavných problémov nedostatok mechanizmov účinných a odstrašujúcich sankcií, ktoré považuje federácia za nutné na zabezpečenie uplatňovania ustanovení o pracovnom čase. ETF okrem toho vyzýva na to, aby uplatňovanie kolektívnych dohôd bolo pre všetky spoločnosti a pracovníkov pôsobiacich v sektore mestskej dopravy záväzné. V dôsledku zavedenia konkurenčných výberových konaní, subdodávateľstva a privatizácie sa počet pracovníkov, na ktorých sa nevzťahujú kolektívne dohody, zvýšil v krajinách s nepovinnými kolektívnymi dohodami na celoštátnej úrovni. Nakoniec ETF uviedla, že pokiaľ je známe, implementácia smernice nespôsobila sektoru žiadne problémy. Zdá sa, že je to v dôsledku jej osobitných charakteristík, keďže článok 17 ods. 3 umožňuje výnimky, ktoré zabezpečujú vysokú flexibilitu v sektore. ETF však poukázala na dva prvky, ktoré spôsobujú vážne zdravotné a bezpečnostné problémy: chýbajúca kvantitatívna definícia minimálnej normy „primeraného odpočinku“ a značné využívanie individuálnej výnimky vodičmi autobusov v pravidelnej osobnej doprave v Spojenom kráľovstve.

Pokiaľ ide o Medzinárodné združenie pre verejnú dopravu (UITP), ustanovenia smernice sú vhodné pre sektor mestskej dopravy. UITP osobitne zdôrazňuje nutnosť zachovania výnimiek zabezpečujúcich „kontinuitu služby alebo výroby“, ktoré umožňuje článok 17 ods. 3 písm. c) zarážka (viii).

4. ZÁVERY

Sektor pravidelnej mestskej dopravy sa na celoštátnej a (alebo) regionálnej úrovni riadi pravidlami a štruktúrami, ktoré sa v jednotlivých členských štátoch líšia. V mnohých krajinách sa uplatňujú odlišné právne predpisy a (alebo) kolektívne dohody v závislosti od toho, či ide o cestnú alebo železničnú dopravu.

Úroveň ochrany, ktorá sa poskytuje pracovníkom mestskej dopravy, je vo všeobecnosti vyššia ako minimálne požiadavky podľa smernice.

Vo väčšine členských štátov sa na pracovníkov pravidelnej mestskej dopravy vzťahujú kolektívne dohody, ktorých rozsah pôsobnosti sa medzi jednotlivými krajinami líši. Tieto dohody sa obvykle zaoberajú všetkými stránkami vzťahov pracovník – zamestnávateľ. Kolektívne dohody sa uplatňujú na celoštátnej a regionálnej úrovni, ako aj (alebo) na úrovni spoločnosti, v závislosti od členského štátu.

V niekoľkých členských štátoch sa smernica implementuje niekoľkými vnútroštátnymi legislatívnymi opatreniami. V takom prípade často existujú samostatné vnútroštátne právne predpisy pre vodičov autobusov. Niektoré členské štáty okrem toho rozširujú ustanovenia nariadenia (EHS) č. 3820/85 na vodičov autobusov v pravidelnej mestskej doprave. V tomto štádiu však nie je jasné, či sa uplatňujú všetky ustanovenia smernice 2002/15/ES.

V prípadoch, keď mestskú a regionálnu dopravu zabezpečuje tá istá spoločnosť, nie je vždy jasné, či sa nariadenie (EHS) č. 3820/85 a smernica 2002/15/ES vzťahujú na pracovníkov, ktorých trasa je dlhšia ako 50 kilometrov. Neuplatňovanie týchto právnych textov v prípade

pracovníkov, na ktorých sa vzťahuje ich pôsobnosť, je porušením právnych predpisov Spoločenstva, keďže tieto osobitné právne nástroje poskytujú viac ochrany ako smernica.

V niektorých prípadoch sa zdá, že ustanovenia nariadenia (EHS) č. 3820/85 a smernice 2002/15/ES sa spájajú so širšími možnosťami výnimky, ktoré povoľuje smernica.

Právne predpisy niektorých členských štátov okrem toho povoľujú dvanásťmesačné referenčné obdobie na výpočet priemerného maximálneho týždenného pracovného času, čo je v rozpore so smernicou.

Päť členských štátov informovalo, že uplatnili individuálnu výnimku (Estónsko, Maďarsko, Malta, Nemecko a Spojené kráľovstvo). Všetky ju však uplatnili skôr všeobecne než osobitne v sektore mestskej dopravy.

Odbory ani zástupcovia zamestnávateľov nepožiadali o preskúmanie ustanovení, ktoré sa v súčasnosti vzťahujú na tento sektor. Odbory poukazujú na problémy pri uplatňovaní ustanovení, pretože sa domnievajú, že použiteľné sankcie nie sú účinné. Podľa ich názoru by v tejto problematike malo dôjsť k zlepšeniu, aby sa zabránilo ohrozeniu vývoja tohto sektora.

Na záver možno uviesť, že ustanovenia smernice sú zrejme vhodné pre sektor mestskej dopravy a že sa nezistili žiadne závažnejšie problémy. Iba jeden členský štát (Lotyšsko) poukázal na problémy s dodržiavaním pravidiel smernice, najmä pokiaľ ide o maximálny týždenný pracovný čas.

Komisia sa nedomnieva, že je potrebná zmena pravidiel týkajúcich sa organizácie prepravy cestujúcich v pravidelnej mestskej doprave. Komisia preskúma uvedené prípady, v ktorých boli problémy s dodržiavaním právnych predpisov Spoločenstva, najmä s dodržiavaním smernice, a prevezme zodpovednosť v súlade so Zmluvou.