

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 7.7.2006
COM(2006) 371 konč.

POROČILO KOMISIJE

o učinkovanju določb Direktive 2003/88/ES (organizacija delovnega časa za delavce, ki se ukvarjajo s prevozom potnikov v dejavnostih rednega mestnega prevoza)

POROČILO KOMISIJE

o učinkovanju določb Direktive 2003/88/ES (organizacija delovnega časa za delavce, ki se ukvarjajo s prevozom potnikov v dejavnostih rednega mestnega prevoza)

1. UVOD

1.1. Pravni okvir

Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa (v nadaljevanju „Direktiva“)[1] [2] določa najmanjše zahteve glede varnosti in zdravja pri organizaciji delovnega časa delavcev[3] ter zajema trajanje dnevnega počitka, odmorov, tedenskega počitka, najdaljšega tedenskega delovnega časa, letnega dopusta ter vidike nočnega, izmenskega dela in vzorcev dela.

Direktiva se uporablja za vse sektorje dejavnosti, javne in zasebne[4], razen če drugi instrumenti Skupnosti vsebujejo bolj posebne zahteve glede organizacije delovnega časa določenih poklicev ali poklicnih dejavnosti[5]. Trenutno obstajajo štirje takšni instrumenti[6], od katerih je za to poročilo pomembna Direktiva 2002/15/ES[7]. Ta direktiva velja za „*vozno osebje, zaposleno v podjetjih s sedežem v državi članici, ki opravljajo dejavnostih v cestnem prometu v smislu Uredbe (EGS) št. 3820/85*“. Ta uredba se uporablja za prevoz po cesti, ampak ne za „*vozila za prevoz potnikov v linijskih prevozih, če proga zadevnega prevoza ne presega 50 km*“[8].

Direktiva zato ureja delovni čas delavcev, ki se ukvarjajo s prevozom potnikov v dejavnostih rednega mestnega prevoza, in tudi mobilnega osebja, če proga ne presega 50 kilometrov. Če je proga daljša od 50 kilometrov, se uporablja Direktiva 2002/15/ES. Glede na regulativne razlike je pomembno, da so delavci zajeti v ustreznih določbah ali, v vsakem primeru, da jih zajema večina varovalnih določb.

---

1 UL L 299, 18.11.2003, str. 9.

2 Direktiva 2003/88/ES kodificira Direktivo Sveta 93/104/ES z dne 23. novembra 1993 (UL L 307, 13.12.1993, str. 18) in Direktivo 2000/34/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. junija 2000 (UL L 195, 1.8.2000, str. 41).

3 Pri delavcih, zajetih v Direktivi 2003/88/ES, je mogoče določiti razliko med „mobilnimi delavci“ in drugimi delavci. Mobilni delavci so opredeljeni kot delavci, ki so zaposleni kot člani potujočega ali letalskega osebja v podjetju, ki opravlja prevozne storitve potnikov ali blaga po cesti, zraku ali notranjih plovnih poteh. V skladu s členom 20(1) Direktive členi 3, 4, 5 in 8 zanje ne veljajo.

4 Člen 1(3).

5 Člen 14.

6 Direktiva Sveta 1999/63/ES z dne 21. junija 1999 (UL L 167, 2.7.1999, str. 33);
Direktiva Sveta 2000/79/ES z dne 27. novembra 2000 (UL L 302, 1.12.2000, str. 57);
Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 (UL L 80, 23.3.2002, str. 35);
Direktiva Sveta 2005/47/ES z dne 18. julija 2005 (UL L 195, 27.7.2005, str. 15).

7 UL L 80, 23.3.2002, str. 35.

8 Člen 4 Uredbe Komisije (EGS) št. 3820/85.

1.2. Zakaj poročilo?

Člen 26 Direktive določa, da „*Komisija po posvetovanju z državami članicami ter delodajalci in delavci na evropski ravni najkasneje 1. avgusta 2005 prouči učinkovanje določb v zvezi z delavci, ki se ukvarjajo s prevozom potnikov v dejavnostih rednega mestnega prevoza, z namenom, da po potrebi pripravi ustrezne spremembe za zagotovitev skladnega in primernega pristopa v tem sektorju*“.

Za izpolnitev te obveznosti je Komisija pripravila vprašalnik, ki ga izpolnijo države članice in socialni partnerji. To poročilo povzema prejete odgovore in predstavlja nekaj sklepnih ugotovitev v zvezi z ustreznostjo določb Direktive za sektor mestnega prevoza.

2. PREGLED NACIONALNIH POROČIL

2.1. Avstrija

Mestni prevoz urejajo sporazumi, sklenjeni med mestnimi organi in občinskimi prevoznimi družbami. Delavci v zasebnih avtobusnih in železniških družbah so zajeti v zveznih kolektivnih pogodbah. Kolektivne pogodbe so lahko tudi na ravni družbe.

Razen tega se za redni mestni potniški prevoz uporabljata dva pravna ukrepa, eden za vlake in tramvaje, drugi za cestni prevoz. Zadnji v skladu z Direktivo in Direktivo 2002/15/ES omogoča odstopanja, če to določa kolektivna pogodba, v zvezi z določbami o dnevnem počitku, tedenskem počitku in najdaljšem tedenskem delovnem času.

Avstrija razširja uporabo Uredbe (EGS) št. 3820/85 na voznike avtobusov v rednem mestnem potniškem prevozu. Avstrijski organi oblasti razlagajo „prevoz po cesti“ (člen 1(1) Uredbe) kot prevoz, ki zajema vse voznike na javnih cestah, in zato menijo, da za te delavce velja Direktiva 2002/15/ES (člen 2(1) Uredbe).

2.2. Belgija

Obstajajo družbe, ki opravljajo mestni in regionalni prevoz, zato nekatere redne proge presegajo mejo 50 kilometrov.

Določbe Direktive se uporabljajo za sektor mestnega prevoza. Med cestnim in železniškim prevozom ni regulativnih razlik. Odstopanja so dovoljena in temeljijo na kolektivni pogodbi, ki je obvezna v skladu s kraljevim odlokom („Arrêté royal“). Povprečni najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami) je 38 ur.

2.3. Ciper

Mestni prevoz zagotavlja in upravlja zasebni sektor (železniškega prevoza ni). Vse minimalne določbe se uporabljajo z zakonodajnim prenosom Direktive. Odstopanj v zvezi z delavci v mestnem prevozu ni. Vendar kolektivne pogodbe vsebujejo ugodnejše določbe in se uporabljajo na ravni družbe (nacionalnih ali regionalnih kolektivih pogodb v tem sektorju ni). Povprečni najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami) je 48 ur.

2.4. Češka republika

Na Češkem se vse minimalne določbe uporabljajo v sektorju mestnega prevoza z zakonodajnim prenosom Direktive, ne glede na uporabljeno prevozno sredstvo. Organizacijo delovnega časa urejata delovni zakonik in posebna zakonodaja, ki se uporablja za delovni čas v prevoznem sektorju (čas vožnje, čas odmorov in odmori zaradi varnosti). Kolektivne pogodbe se uporabljajo le na ravni družbe.

Glede časa vožnje je dnevni čas vožnje voznikov tovornjakov ali avtobusov največ 9 ur (dvakrat na teden se trajanje vožnje lahko podaljša na 10 ur) in skupen čas vožnje v dveh zaporednih tednih ne presega 90 ur.

2.5. Danska

Sektor mestnega prevoza zajemajo nacionalne kolektivne pogodbe, razen občinskih avtobusnih storitev v mestih Odense in Århus, ki jih urejajo lokalne občinske konvencije.

Kolektivne pogodbe se ne uporabljajo obvezno za vse avtobusne družbe, ki opravljajo dejavnosti javnega prevoza. Vendar morajo v praksi skoraj vse družbe ravnati v skladu s kolektivno pogodbo, ker občinski organi oblasti navadno določijo izpolnjevanje sektorskih nacionalnih kolektivnih pogodb kot pogoj za javne razpise na področju javnega prevoza.

Za nekatere dejavnosti železniškega in rednega mestnega prevoza lahko veljajo odstopanja od določb v zvezi z dnevnim in tedenskim počitkom. Povprečni najdaljši tedenski delovni čas (brez nadur) ne sme presegati 42 ur ali povprečno 37 v obdobju, ki ne presega 16 tednov. Nadure se običajno nadomestijo s časi počitka.

2.6. Estonija

Mestni javni prevoz organizirajo občinski organi oblasti. Zakonskih razlik med cestnim in železniškim prevozom ni. Veliko večino sektorja mestnega cestnega prevoza zajema nacionalna kolektivna pogodba, ki je obvezna za vse družbe, ki delujejo v sektorju cestnega prevoza. Kolektivne pogodbe v železniške sektorju so sklenjene na ravni družbe.

Najdaljši tedenski delovni čas je omejen na 40 ur. Povprečni najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami) ne sme presegati 48 ur v referenčnem obdobju 4 mesecev. V prevoznem sektorju se individualno odstopanje od delovnega časa uporablja predvsem v zvezi s cestnim prevozom.

2.7. Finska

Direktiva se izvaja z „Zakonom o delovnem času“, ki kolektivnim pogodbam (obvezne za vse družbe v sektorju) omogoča odstopanje od določb Direktive. Posebne določbe se uporabljajo za čas vožnje za železniške storitve v sektorju rednega mestnega prevoza. Finski organi oblasti menijo, da so nekatere določbe Direktive manj primerne za železniški sektor (npr. določbe o delavcih, ki delajo ponoči, in varnostna jamstva).

Povprečni najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami) avtobusnega osebja je 48 ur v referenčnem obdobju 12 mesecev. Uradnih omejitev najdaljšega tedenskega delovnega časa osebja na vlaku ni. Vseeno v praksi, kot menijo nacionalni organi oblasti, povprečen delovni čas (vključno z nadurami) ne presega 48 ur na teden.

2.8. Francija

Prenos Direktive v sektor mestnega prevoza še ni končan. (Uzakoniti je treba še dva odloka, ki bosta urejala delovni čas v sektorju mestnega javnega prevoza in v Neodvisni upravi za pariški javni prevoz (Régie Autonome des Transports Parisiens) – RATP – avtobus in podzemna železnica.)

Določbe Direktive, ki so že prenesene, omogočajo odstopanja, zlasti glede trajanja odmorov, dnevnih in tedenskih počitkov. Podobne določbe se uporabljajo za cestne in železniške storitve v tem sektorju. Čas vožnje v mestnem prevozu ni urejen.

Mestni prevoz pokrivajo medpanožne nacionalne kolektivne pogodbe (uporabljajo se na nacionalni ravni za vse družbe vseh sektorjev ali vnaprej določenega sektorja), nacionalne kolektivne pogodbe za mestni prevoz (obvezne za vse družbe v sektorju mestnega prevoza), kolektivne pogodbe, ki dopolnjujejo nacionalni sektorski sporazum (obvezen za podjetja, ki so člani poklicnih organizacij, podpisnic omenjenega sporazuma, in neobvezen za druga podjetja), in sporazumi na ravni družbe.

Za RATP ne velja nacionalna kolektivna pogodba za mestni prevoz ali njene dopolnilne kolektivne pogodbe, ampak posebne določbe in notranje kolektivne pogodbe.

2.9. Nemčija

Na nacionalni ravni veljajo za delavce v sektorju mestnega javnega prevoza splošne določbe, ki urejajo delovni čas. Predpisi za vozno osebje veljajo tudi za zaposlene v omrežjih avtobusa in tramvaja.

Kolektivne pogodbe se razlikujejo glede na področje uporabe in se lahko uporabljajo za vse izvajalce (železniške in neželezniške) ali le za nekatere. Za zasebne družbe veljajo regionalne kolektivne pogodbe (na ravni dežele). Javne družbe zajema nacionalna kolektivna pogodba. Razen redkih izjem kolektivne pogodbe nimajo splošnega zavezujočega učinka (uporabljajo se le za tiste delodajalce in delojemalce, ki so člani organizacij podpisnic).

Obstajajo posebne določbe, ki urejajo delovni čas voznikov v cestnem prevozu. Za voznike na progah, ki ne presegajo 50 kilometrov, prav tako veljajo časi vožnje, odmorov in počitkov, ki jih zahteva Uredba (EGS) št. 3820/85.

Povprečni najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami) ne sme presegati 48 ur v referenčnem obdobju 12 mesecev. Od leta 2004 nemška zakonodaja o delovnem času dovoljuje preseganje omejitev delovnega časa, če kolektivne pogodbe tako določajo in se posamezni delavec strinja (individualno odstopanje od delovnega časa). Ni znano, ali so kolektivne pogodbe za mestni prevoz izkoristile to možnost.

2.10. Grčija

Sektor mestnega prevoza v celoti zajemajo kolektivne pogodbe ali delovni predpisi. Družbe zajema nacionalna kolektivna pogodba ali, če je primerno, kolektivne pogodbe na ravni družbe.

V skladu z nacionalno kolektivno pogodbo je najdaljši tedenski delovni čas 40 ur in 3 nadure, razen če kolektivna pogodba na ravni družbe izrecno določa drugače. Referenčno obdobje je navadno 1 teden.

2.11. Madžarska

Družbe, ki opravljajo dejavnosti mestnega prevoza, so zajete v kolektivnih pogodbah na ravni družbe in v nekaterih primerih na ravni panoge.

Madžarska zakonodaja zahteva, da so dnevni počitki v rednem mestnem potniškem prevozu v skladu z zahtevami Uredbe (EGS) št. 3820/85. Povprečni najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami) je med 42 in 48 urami, dolžina referenčnega obdobja pa je različna (1 mesec, 2 meseca ali četrtletje). Najdaljši čas vožnje je omejen na 11 ur. Uporablja se ndividualno odstopanje od delovnega časa iz člena 22.

2.12. Irska

Obstajajo predpisi, ki se uporabljajo predvsem na nacionalni ravni in jih dopolnjujejo nekatere kolektivne pogodbe na ravni družbe. Predpisi, določeni v Zakonu o cestnem prometu (Road Traffic Act), so obvezni. Kolektivne pogodbe niso.

Zaradi razlik v obstoječih zakonodajnih okvirih obstajajo v primerjavi z železnico različne določbe za redni cestni potniški prevoz . Posebne določbe se uporabljajo tudi za čas vožnje v sektorju rednega mestnega prevoza, ki temeljijo na njegovih gospodarskih in socialnih potrebah. Najdaljši tedenski delovni čas je odvisen od prevoznika, vendar zanj velja meja 48 ur.

Splošne izjeme se uporabljajo v zvezi z dolžino nočnega dela, zdravstvenim pregledom in razporeditvijo delavcev, ki delajo ponoči, na delo podnevi, ter jamstva za delo v nočnem času.

2.13. Italija

Ukrepi za prenos Direktive dovoljujejo odstopanja v sektorju mestnega prevoza, če to določajo kolektivne pogodbe. Kolektivne pogodbe se uporabljajo na nacionalni in regionalni ravni.

Najdaljši tedenski delovni čas je 40 ur. Odstopanja so dovoljena v zvezi z rednim potniškim cestnim prevozom, če tedensko povprečje ne presega 48 ur vključno z nadurami. Kolektivne pogodbe lahko določijo ugodnejše določbe. Referenčno obdobje ne sme presegati 4 mesecev (6 ali 12 mesecev, če tako določajo kolektivne pogodbe zaradi tehničnih razlogov ali delovne organizacije).

2.14. Latvija

Javni prevoz poteka z avtobusom, tramvajem ali trolejbusom (železniškega mestnega prevoza ni). Kolektivne pogodbe se uporabljajo na ravni družbe.

Najdaljši tedenski delovni čas je 56 ur na teden (nadure so omejene na 144 nadur v obdobju 4 mesecev).

V nekaterih okoliščinah sistem ni v skladu z določbami o delovnem času in počitku. Latvijski organi oblasti menijo, da je to posledica pomanjkanja voznikov in sprevodnikov. Ti organi trdijo, da je treba določbe o delovnem času, ki se uporabljajo za javni prevoz, prilagoditi dejanskim razmeram na trgu, in da bi bilo za dosego skladnosti potrebno prehodno obdobje vsaj 3 let.

2.15. Litva

Organizacijo delovnega časa urejata delovni zakonik in vladna resolucija, ki dovoljuje odstopanja za mestni cestni prevoz (železniškega mestnega prevoza ni).

Litovska delovna zakonodaja za vse sektorje predvideva možnost sklenitve kolektivne pogodbe na ravni družbe, sektorskih, ozemeljskih in nacionalnih kolektivnih pogodb. V sektorju mestnega prevoza veljajo zdaj le kolektivne pogodbe na ravni družbe. Izčrpen seznam teh pogodb ni na voljo, ker nobena javna ustanova nima pravice registrirati kolektivnih pogodb na ravni družbe. V skladu z delovnim zakonikom so kolektivne pogodbe nične, če dopuščajo delovne pogoje, ki so manj ugodni od delovnih pogojev, ki jih zahteva delovni zakonik ali drugi pravni instrumenti.

V sektorju mestnega prevoza je najdaljši tedenski delovni čas 60 ur v okviru najdaljšega povprečnega tedenskega delovnega časa 48 ur in z referenčnim obdobjem 4 mesecev (6 mesecev, če je to potrebno zaradi objektivnih razlogov in če so bila pred tem opravljena posvetovanja z zainteresiranimi socialnimi partnerji).

2.16. Luksemburg

Sektor mestnega prevoza ureja kolektivna pogodba, ki se uporablja za voznike avtobusov in pomožne delavce (obvezna na nacionalni ravni za vse zasebne družbe).

Luksemburg razširja zahteve za najdaljši tedenski delovni čas iz Uredbe (EGS) št. 3820/85 na vse voznike avtobusov mestnega prevoza. Zato najdaljši čas vožnje ne sme presegati 90 ur v obdobju 2 tednov.

2.17. Malta

V mestnem prevozu je 80 % delavcev samozaposlenih (železniškega prevoza ni). Kolektivnih pogodb ni.

Malteški organi oblasti poudarjajo nekatere posebne značilnosti Malte: kratke vožnje (največ 60 minut), najvišja dovoljena hitrost na cestah je nizka, dolgi časi čakanja med posameznimi vožnjami ter vzorec izmeničnih delovnih in prostih dni. Odstopanja so dovoljena v zvezi z dnevnimi počitki in odmori. Individualno odstopanje od delovnega časa se izvaja.

2.18. Nizozemska

Sektor mestnega prevoza ureja nacionalna kolektivna pogodba. Vendar nacionalna kolektivna pogodba ne velja za nekatere družbe in te imajo svoje kolektivne pogodbe. Razen tega imajo lahko družbe dodatne predpise, ki razvijajo ali dopolnjujejo te pogodbe. Tako celoten sektor zajemajo kolektivne pogodbe.

Redni potniški prevoz po cesti (avtobus) ureja odlok o delovnem času, ki temelji na Uredbi (EGS) št. 3820/85, razen odmorov, za katere tako kot za redni potniški prevoz s podzemno železnico, tramvajem, lahkim vlakom in vlakom velja zakonodajni prenos Direktive („Zakon o delovnem času“).

Povprečni tedenski delovni čas v avtobusnem sektorju je 48 ur v referenčnem obdobju 13 tednov (26 tednov, če tako določa kolektivna pogodba). Pri podzemni železnici, tramvaju, lahkem vlaku in vlaku je povprečen tedenski delovni čas 45 ur (vključno z nadurami) v

referenčnem obdobju 13 tednov (48 ur v referenčnem obdobju 13 tednov, če tako določa kolektivna pogodba).

2.19. Poljska

Nacionalnih ali regionalnih kolektivnih pogodb, ki urejajo sektor mestnega prevoza, ni, velika večina družb pa ima kolektivne pogodbe. Te pogodbe ne smejo vsebovati določb, ki so manj ugodne od določb, ki se uporabljajo v okviru delovnega zakonika.

Pravila za voznike v cestnem prevozu so enaka v delovnem zakoniku in zakonodaji o delovnem času voznikov. Vendar člen zakonodaje o delovnem času v izjemnih primerih dopušča režim prekinjenega delovnega časa za voznike na rednih progah mestnega prevoza v skladu z vnaprej določenim urnikom. Najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami) je 48 ur.

2.20. Portugalska

Sektor mestnega prevoza urejajo splošna pravila delovnega zakonika. Kolektivne pogodbe na ravni družbe dovoljujejo odstopanja v sektorju mestnega prevoza v zvezi z dnevnim počitkom, odmori, tedenskim počitkom, najdaljšim tedenskim delovnim časom in dolžino nočnega dela.

Najdaljši povprečni tedenski delovni čas (vključno z nadurami) ne sme presegati 48 ur v referenčnem obdobju, ki ga mora urejati kolektivna pogodba in ne sme presegati 12 mesecev (4 ali 6 za mestni prevoz, če kolektivna pogodba ne obstaja).

2.21. Slovaška

Kolektivne pogodbe, sklenjene na ravni družbe, v celoti zajemajo zaposlene v mestnem javnem prevozu in vključujejo bolj varovalne določbe. Razen tega kolektivna pogodba na višji ravni, ki zajema celoten gospodarski sektor in je obvezna za vse delodajalce in sindikate, ki jih zajema, širi in spreminja nekatere določbe kolektivnih pogodb na ravni družbe.

V skladu z delovnim zakonikom najdaljši tedenski delovni čas vključno z nadurami ne sme presegati 48 ur, enakomerno razporejenih po posameznih tednih. Vseeno lahko delodajalec po dogovoru z zastopniki zaposlenega ali z zaposlenim določi neenakomeren delovni čas za posamezne tedne v referenčnem obdobju 4 mesecev.

2.22. Slovenija

Storitve rednega cestnega prevoza so razdeljene na mestne in primestne storitve. Slovenija se v zvezi s cestnim prevozom obravnava kot ena regija. Ker mestni prevoz ni zagotovljen v vseh občinah, medmestni prevoz zajema storitve na srednjih razdaljah (od 5 do 50 kilometrov) in tudi storitve na dolgih razdaljah (več kot 50 kilometrov).

Dejavnosti rednega mestnega prevoza urejata dve nacionalni kolektivni pogodbi (za potniški cestni in za železniški prevoz) in kolektivne pogodbe na ravni družb, ki delavcem zagotavljajo dodatne pravice. Določbe se razlikujejo glede na storitve cestnega potniškega in železniškega potniškega prevoza. Povprečen tedenski delovni čas je 40 ur in najdaljši tedenski delovni čas ne sme presegati 48 ur.

2.23. Španija

Sektor mestnega prevoza urejajo nacionalna delovna zakonodaja in kolektivne pogodbe na ravni družbe in na nacionalni ravni. Za organizacijo rednega cestnega prevoza za vožnje, krajše od 50 kilometrov, so odgovorne „autoridades autonómicas“, za zagotavljanje mestnega potniškega prevoza pa so odgovorni lokalni organi oblasti.

Povprečen tedenski delovni čas je 40 ur v referenčnem obdobju 12 mesecev z največ 80 nadur na leto. Posebnih določb v zvezi s časom vožnje v rednem mestnem prevozu ni.

2.24. Švedska

V veljavni zakonodaji ni posebne zakonodaje za sektor mestnega prevoza. Švedski zakon o delovnem času se v celoti uporablja za ta sektor, kot se uporablja za večino drugih sektorjev. Vseeno je mogoče, da socialni partnerji odstopajo od zakona z uporabo kolektivnih pogodb, če te ne določajo pravil, ki so manj ugodna od pravil, določenih v Direktivi. Posebnih določb v zvezi s časom vožnje v rednem mestnem prevozu ni, lahko pa obstajajo v kolektivnih pogodbah.

Kolektivne pogodbe so podpisane na nacionalni ravni in na ravni družbe. V zvezi z mestnim prevozom po železnici so pogodbe podpisane tudi na lokalni ravni. Kolektivne pogodbe so obvezne za tiste družbe, ki so članice organizacij delodajalcev ali so podpisale svoje kolektivne pogodbe.

Najdaljši celoten tedenski delovni čas (vključno z običajnim delovnim časom, nadurami in časom dežurstva) je 48 ur za vsako sedemdnevno obdobje in se izračuna za obdobje 4 mesecev. Obdobje za izračun se lahko s kolektivno pogodbo razširi na do 12 mesecev.

2.25. Združeno kraljestvo

V zvezi z veljavno zakonodajo sektor mestnega prevoza urejajo nacionalni predpisi in kolektivne pogodbe na ravni družbe. Uporablja se 48-urni najdaljši tedenski delovni čas (vključno z nadurami), za katerega velja individualno odstopanje od delovnega časa, ki se v Združenem kraljestvu izvaja. Organi oblasti Združenega kraljestva menijo, da večina kolektivnih pogodb na ravni družbe vključuje delovni teden z 35–45 urami in dodatnimi prostovoljnimi nadurami.

3. SOCIALNI PARTNERJI

Evropska zveza delavcev v prometu (ETF) meni, da je ena glavnih težav pomanjkanje mehanizmov za učinkovito in odvračalno kaznovanje, za katero meni, da je potrebno za zagotovitev izvajanja določb o delovnem času. Razen tega ETF zahteva, da se kolektivne pogodbe obvezno uporabljajo za vse družbe in delavce, dejavne v sektorju mestnega prevoza. Z uvedbo konkurenčnih razpisov, podizvajanja in privatizacije se je število delavcev, ki jih kolektivne pogodbe ne zajemajo, povečalo v državah, ki nimajo obveznih kolektivnih pogodb na nacionalni ravni. Končno je ETF navedla, da izvajanje Direktive, kolikor je bila o tem seznanjena, sektorju ni povzročalo težav. Kot kaže so bile vzrok temu njene posebne značilnosti, ker člen 17(3) dovoljuje odstopanja, ki sektorju zagotavljajo veliko prožnost. Vseeno je ETF poudarila dva elementa kot povzročitelja znatnih težav na področju zdravja in varnosti: odsotnost količinske opredelitve najnižjega standardnega „ustreznega počitka“ in

razširjena uporaba individualnega odstopanja od delovnega časa s strani voznikov avtobusov v rednem potniškem prevozu v Združenem kraljestvu.

Za Mednarodno zvezo za javni prevoz (UITP) so določbe Direktive primerne za sektor mestnega prevoza. UITP zlasti poudarja nujnost ohranjanja odstopanj, ki jih omogoča člen 17(3)(c)(viii) in ki zagotavljajo „nepretrgano zagotavljanje storitev ali proizvodnjo“.

4. SKLEPI

Sektor rednega mestnega prevoza je urejen na nacionalni in/ali regionalni ravni s pravili in strukturami, ki se razlikujejo med državami članicami. V številnih državah se uporablja različna zakonodaja in/ali kolektivne pogodbe, glede na to, ali je prevoz cestni ali železniški.

Na splošno je stopnja varstva, zagotovljena za delavce mestnega prevoza, višja od najmanjših zahtev v skladu z Direktivo.

V večini držav članic so delavci rednega mestnega prevoza zajeti v kolektivnih pogodbah, katerih področje uporabe se razlikuje med državami. Te pogodbe na splošno zajemajo vse vidike razmerja med delavcem in delodajalcem. Kolektivne pogodbe se uporabljajo na nacionalni ravni, regionalni ravni in/ali ravni družbe, odvisno od države članice.

V več državah članicah se Direktiva izvaja z več nacionalnimi zakonodajnimi ukrepi. V takem primeru za voznike avtobusov obstaja pogosto ločena nacionalna zakonodaja. Razen tega nekatere države članice razširjajo določbe Uredbe (EGS) št. 3820/85 na voznike avtobusov v rednem mestnem potniškem prevozu. Vendar na tej stopnji ni jasno, ali se uporabljajo vse določbe Direktive 2002/15/ES.

Če mestni in regionalni prevoz zagotavlja isto podjetje, ni vedno jasno, ali se Uredba (EGS) št. 3820/85 in Direktiva 2002/15/ES uporabljata za delavce na progi, daljši od 50 kilometrov. Neuporaba teh pravnih besedil za delavce, ki so zajeti v področju uporabe teh besedil, je kršitev zakonodaje Skupnosti, ker so ti posebni pravni instrumenti bolj varovalni kot Direktiva.

V nekaterih primerih se zdi, da so določbe Uredbe (EGS) št. 3820/85 in Direktive 2002/15/ES združene s širšimi možnostmi odstopanja, ki jih dopušča Direktiva.

Razen tega zakonodaja nekaterih držav članic dopušča 12-mesečno referenčno obdobje za izračun povprečnega najdaljšega tedenskega delovnega časa, kar je v nasprotju z Direktivo.

Pet držav članic je poročalo, da so izvajale individualno odstopanje od delovnega časa (Estonija, Nemčija, Madžarska, Malta in Združeno kraljestvo). Vseeno so vse odstopanje uporabile širše in ne posebej za sektor mestnega prevoza.

Sindikati in zastopniki delodajalcev niso zahtevali pregleda določb, ki se zdaj uporabljajo za ta sektor. Sindikati poudarjajo težave pri izvajanju določb, ker menijo, da veljavne kazni niso učinkovite. Menijo, da je treba pri tem vprašanju doseči napredek, da ne bi bil ogrožen razvoj tega sektorja.

Zato se določbe Direktive zdijo primerne za sektor mestnega prevoza, večje težave niso bile ugotovljene. Le ena država članica (Latvija) je poudarila težave pri izpolnjevanju pravil Direktive, zlasti v zvezi z najdaljšim tedenskim delovnim časom.

Komisija meni, da spremembe pravil v zvezi z organizacijo delovnega časa za delavce, ki se ukvarjajo s prevozom potnikov v storitvah rednega mestnega prevoza, niso potrebne. Komisija bo preiskala zgoraj omenjene okoliščine, kjer se pojavljajo težave pri ravnanju v skladu z zakonodajo Skupnosti in zlasti z Direktivo ter bo prevzela odgovornost v skladu s Pogodbo.