KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 7.7.2006
KOM(2006) 371 wersja ostateczna

SPRAWOZDANIE KOMISJI

dotyczące stosowania przepisów dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy pracowników zaangażowanych w przewóz w ramach zwykłych miejskich usług transportowych)

SPRAWOZDANIE KOMISJI

dotyczące stosowania przepisów dyrektywy 2003/88/WE (organizacja czasu pracy pracowników zaangażowanych w przewóz w ramach zwykłych miejskich usług transportowych)

1. WPROWADZENIE

1.1. Kontekst prawny

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy (dalej zwana „dyrektywą")[1] [2]określa minimalne wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa przy organizacji czasu pracy, w odniesieniu do czasu pracy pracowników[3], obejmujące okresy dziennego odpoczynku, przerw w pracy, cotygodniowego odpoczynku, maksymalnego tygodniowego czasu pracy, urlopu wypoczynkowego i niektórych aspektów pracy w nocy, na zmiany oraz wzorców pracy.

Dyrektywa stosuje się do wszystkich sektorów działalności, zarówno publicznej jak i prywatnej[4], z wyjątkiem sytuacji, w których inne instrumenty wspólnotowe zawierają bardziej szczegółowe wymogi dotyczące czasu pracy w przypadku określonych zawodów lub działalności zawodowej[5]. Obecnie istnieją cztery takie instrumenty[6], z których dyrektywa 2002/15/WE[7] ma znaczenie dla niniejszego sprawozdania. Dotyczy ona „*pracowników wykonujących pracę w trasie zatrudnionych przez przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w Państwie Członkowskim, uczestniczących w czynnościach związanych z transportem drogowym objętych rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85*". Rozporządzenie to stosuje się do przewozu drogowego, lecz wyłącza przewozy dokonywane „*pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób wykonywanego w ramach usług regularnych, których droga przebiegu przekracza 50 km*"[8].

---

1 Dz.U. L 299 z 18.11.2003, str. 9.

2 Dyrektywa 2003/88/WE kodyfikuje dyrektywę 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 r. (Dz.U. L 307 z 13.12.1993, str. 18) oraz dyrektywę 2000/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 2000 r. (Dz.U. L 195 z 1.8.2000, str. 41).

3 W przypadku pracowników objętych dyrektywą 2003/88/WE można dokonać rozróżnienia na „pracowników wykonujących pracę w trasie" oraz innych pracowników. Pracownik wykonujący pracę w trasie jest zdefiniowany jako pracownik, zatrudnionego jako członek personelu przemieszczającego się lub latającego przez przedsiębiorstwo, które świadczy pasażerskie lub towarowe usługi transportu drogowego, powietrznego lub wodnymi drogami śródlądowymi. Zgodnie z art. 20 ust 1 dyrektywy nie mają do niego zastosowania art. 3, 4, 5 i 8.

4 Artykuł 1 ust. 3

5 Artykuł 14

6 Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 167 z 2.7.1999, str. 33);
Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. (Dz.U. L 302 z 1.12.2000, str. 57).
Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35);
Dyrektywa Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. (Dz.U. L 195 z 27.7.2005, str. 15).

7 Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.

8 Artykuł 4 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85

Zatem dyrektywa reguluje czas pracy pracowników zaangażowanych w przewóz pasażerów w ramach zwykłych miejskich usług transportowych, jak i pracowników wykonujących pracę w trasie, kiedy droga przebiegu nie przekracza 50 km. Dyrektywa 2002/15/WE stosuje się w przypadku kiedy trasa przekracza 50 km. Uwzględniając różnice regulacyjne ważne jest, aby pracownicy byli objęci odpowiednimi przepisami lub niezależnie od wszystkiego przepisami ochronnymi.

1.2. Czemu służy niniejsze sprawozdanie?

Artykuł 26 dyrektywy stanowi, że „*Nie później niż do dnia 1 sierpnia 2005 r. Komisja, po konsultacji państw członkowskich oraz partnerów społecznych na szczeblu europejskim, dokonuje przeglądu stosowania przepisów w odniesieniu do pracowników zaangażowanych w przewóz pasażerów w ramach zwykłych miejskich usług transportowych, w związku z przedstawieniem, jeżeli istnieje taka potrzeba, właściwych zmian w celu zapewnienia spójnego i odpowiedniego radzenia sobie z trudnościami w sektorze*”.

W celu wypełnienia tego obowiązku Komisja opracowała kwestionariusz do wypełnienia przez państwa członkowskie i partnerów społecznych. Niniejsze sprawozdanie stanowi podsumowanie otrzymanych odpowiedzi i przedstawia pewne wniosku dotyczące stosowności przepisów dyrektywy dla sektora transportu miejskiego.

2. PRZEGLĄD SPRAWOZDAŃ KRAJOWYCH

2.1. Austria

Transport miejski jest regulowany porozumieniami między władzami miast a gminnymi przedsiębiorstwami transportu drogowego. Pracownicy prywatnych przedsiębiorstw autobusowych i kolejowych są objęte federalnymi układami zbiorowymi. Mogą one występować również na poziomie przedsiębiorstwa.

Ponadto dwa środki prawne stosują się do zwykłego miejskiego transportu pasażerskiego, pierwszy do pociągów i tramwajów, a drugi do transportu drogowego. Drugi środek pozwala na odstępstwa zgodnie zarówno z dyrektywą oraz dyrektywą 2002/15/WE, jeżeli jest to przewidziane w układzie zbiorowym, w odniesieniu do dziennych i tygodniowych przerw w pracy i przepisów dotyczących maksymalnego tygodniowego czasu pracy.

Austria rozszerza stosowanie rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 na kierowców autobusów zwykłym miejskim transporcie pasażerskim. Władze Austrii interpretują „przewóz drogowy” (art. 1 ust. 1 rozporządzenia) jako obejmujący wszystkich kierowców na drogach publicznych, zatem uważają one takich pracowników za podlegających dyrektywie 2002/15/WE (art. 2 ust. 1 rozporządzenia).

2.2. Belgia

Istnieją tam przedsiębiorstwa zapewniające zarówno transport miejski jak i regionalny, zatem niektóre zwykłe trasy przekraczają limit 50 km.

Przepisy dyrektywy stosowane są w sektorze transportu miejskiego. Nie ma różnic regulacyjnych między transportem drogowym a kolejowym. Odstępstwa są możliwe na podstawie układu zbiorowego, który na mocy dekretu królewskiego („Arrêté royal”). Średni tygodniowy czas pracy (w tym nadgodziny) to 38 godzin.

2.3. Cypr

Usługi transportu miejskiego są zapewniane i prowadzone przez sektor prywatny (nie istnieje tam transport kolejowy). Wszystkie przepisy minimalne stosowane są poprzez transpozycję legislacyjną dyrektywy. Nie istnieją odstępstwa w odniesieniu do pracowników transportu miejskiego. Jednakże układy zbiorowe zawierają więcej korzystnych przepisów i są stosowane na poziomie przedsiębiorstw (nie ma krajowych ani regionalnych układów zbiorowych w tym sektorze). Średni tygodniowy czas pracy (w tym nadgodziny) to 48 godzin.

2.4. Republika Czeska

W Republice Czeskiej wszystkie przepisy minimalne stosują się do sektora transportu miejskiego poprzez legislacyjną transpozycję dyrektywy, niezależnie od stosowanego środka transportu. Organizacja czasu pracy jest regulowana przez Kodeks Pracy i szczególne ustawodawstwo mające zastosowanie do czasu pracy w sektorze transportu (okresy prowadzenia pojazdu, okresy odpoczynku i przerwy w pracy ze względu na bezpieczeństwo). Układy zbiorowe mają zastosowanie wyłącznie na poziomie przedsiębiorstwa.

W odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu, okres prowadzenia pojazdu dla załogi ciężarówek lub autobusów wynosi dziennie maksymalnie 9 godzin (dwukrotnie w tygodniu okres prowadzenia pojazdu może być przedłużony do 10 godzin), a całkowite okresy prowadzenia pojazdu nie mogą przekroczyć 90 godzin w ciągu dwóch kolejnych tygodni.

2.5. Dania

Sektor transportu miejskiego regulują krajowe układy zbiorowe, z wyłączeniem gminnych usług autobusowych Odense i Århus, które są objęte lokalnymi układami gminnymi.

Układy zbiorowe nie stosują się obowiązkowo do wszystkich przedsiębiorstw autobusowych świadczących usługi transportu publicznego. Jednakże w praktyce prawie wszystkie przedsiębiorstwa muszą przestrzegać układu zbiorowego, ponieważ władze gminne w sposób ogólny określają zgodność z sektorowy, krajowym układem zbiorowym jako warunek dla przetargów na transport publiczny.

Niektóre linie kolejowe oraz zwykła działalność w zakresie miejskich usług transportowych mogą podlegać odstępstwom od przepisów dotyczących odpoczynku dziennego i tygodniowego. Średni maksymalny tygodniowy czas pracy (nie obejmujący nadgodzin) nie może przekroczyć 42 godzin lub 37 godzin w okresie nieprzekraczającym 16 tygodni. Nadgodziny są zazwyczaj rekompensowane okresami odpoczynku.

2.6. Estonia

Publiczny transport miejski jest zorganizowany przez władze miejskie. Nie ma różnic statutowych między transportem drogowym a kolejowym. Znacząca większość sektora drogowego transportu miejskiego jest objęta krajowym układem zbiorowym obowiązkowym dla wszystkich przedsiębiorstw działających w sektorze transportu drogowego. Układy zbiorowe w sektorze kolejowym są zawierane na poziomie przedsiębiorstwa.

Maksymalny tygodniowy czas pracy ogranicza się do 40 godzin. Średni maksymalny czas pracy (obejmujący nadgodziny) nie może przekroczyć 48 godzin w okresie odniesienia 4

miesięcy. W sektorze transportu opcja indywidualnego wyłączenia (ang. opt-out) jest stosowana w odniesieniu do transportu drogowego.

2.7. Finlandia

Dyrektywa została wdrożona na mocy „Ustawy o godzinach pracy" umożliwiającej układom zbiorowym (obowiązkowym dla wszystkich przedsiębiorstw w sektorze) wprowadzenie odstępstwa od przepisów dyrektywy. Szczegółowe przepisy mają zastosowanie do czasu prowadzenia pojazdu dla usług kolejowych w ramach sektora zwykłego transportu miejskiego. Według władz Finlandii pewne przepisy dyrektywy są w mniejszym stopniu odpowiednie dla sektora kolejowego (np. przepisy dotyczące pracowników nocnych i gwarancji zabezpieczenia).

Średni maksymalny czas pracy (obejmujący nadgodziny) dla załogi autobusów to 48 godzin w okresie odniesienia 12 miesięcy. Nie ma limitów formalnych dla maksymalnego tygodniowego czasu pracy dla załogi pociągów. Jednakże według władz krajowych w praktyce średni czas pracy (obejmujący nadgodziny) nie przekracza 48 godzin tygodniowo.

2.8. Francja

Transpozycja dyrektywy do prawodawstwa w zakresie sektora transportu miejskiego nie została zakończona. (Mają zostać wprowadzone w życie dwa dekrety, które będą regulować czas pracy w sektorze publicznego transportu miejskiego oraz w autobusach i metrze Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP (Niezależnego systemu transportu paryskiego).

Przepisy dyrektywy, które już transponowano, pozwalają na odstępstwa, w szczególności w odniesieniu do przerw w pracy, okresu dziennego i tygodniowego odpoczynku. Podobne przepisy maja zastosowanie do usług drogowych i kolejowych. Czas prowadzenia pojazdu nie jest regulowany w przypadku transportu drogowego.

Transport miejski jest objęty międzyzawodowymi krajowymi układami zbiorowymi (mającymi zastosowanie na poziomie krajowym do wszystkich przedsiębiorstw we wszystkich sektorach lub w uprzednio określonym sektorze), krajowym układem zbiorowym transportu miejskiego (obowiązkowym dla wszystkich przedsiębiorstw transportu miejskiego), układami zbiorowymi uzupełniającymi krajowy układ sektorowy (obowiązkowe w przypadku przedsiębiorstw będących członkami organizacji zawodowych, które ten układ podpisały oraz dobrowolny dla innych przedsiębiorstw) oraz układami na poziomie przedsiębiorstw.

RAPT nie jest objęty krajowym układem zbiorowym transportu miejskiego ani uzupełniającymi go układami zbiorowymi, lecz objęty jest szczegółowymi przepisami oraz wewnętrznymi układami zbiorowymi.

2.9. Niemcy

Na poziomie krajowym pracownicy sektora miejskiego transportu publicznego są objęci ogólnymi przepisami regulującymi czas pracy. Pracownicy sieci autobusowych i tramwajowych są również objęci regulaminami obejmujących pracowników prowadzących pojazdy.

Układy zbiorowe różnią się pod względem zakresu i mogą stosować się do wszystkich podmiotów (kolejowych i niekolejowych) lub tylko do niektórych. Prywatne przedsiębiorstwa

są objęte regionalnymi układami zbiorowymi (na poziomie landu). Przedsiębiorstwa publiczne są objęte krajowymi układami zbiorowymi. Z rzadkimi wyjątkami układy zbiorowe nie mają ogólnego skutku wiążącego (stosują się wyłącznie do pracodawców i pracowników będących członkami organizacji, które je podpisały).

Istnieją szczególne przepisy regulujące czas pracy kierowców w transporcie drogowym. Kierowcy prowadzący pojazdy w trasach nieprzekraczających 50 km również muszą stosować się do czasu prowadzenia pojazdu, okresów przerw i odpoczynku wymaganych na mocy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

Średni maksymalny tygodniowy czas pracy (obejmujący nadgodziny) nie może przekroczyć 48 godzin w okresie odniesienia 12 miesięcy. Od 2004 r. niemiecka ustawa o czasie pracy pozwala na rozszerzenie limitów czasu pracy w przypadkach, w których o tym stanowią układy zbiorowe, w oparciu o indywidualną zgodę pracowników (indywidualne wyłączenie). Nie wiadomo czy układy zbiorowe transportu miejskiego wykorzystały tę opcję.

2.10. Grecja

Transport miejski jest objęty w pełni układami zbiorowymi lub regulaminami pracy. Przedsiębiorstwa są objęte krajowym układem zbiorowym lub układami zbiorowymi na poziomie przedsiębiorstwa, gdy mają one zastosowanie.

Zgodnie z krajowym układem kolektywnym maksymalny tygodniowy czas pracy to 40 godzin oraz dodatkowo 3 godziny nadgodzin, o ile układ zbiorowy na poziomie przedsiębiorstwa w sposób wyraźny nie przewiduje inaczej. Okres odniesienia trwa zasadniczo 1 tydzień

2.11. Węgry

Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu miejskiego są objęte układami zbiorowymi na poziomie przedsiębiorstwa, a w niektórych przypadkach na poziomie sektorowym.

Ustawodawstwo węgierskie przewiduje, że dzienny odpoczynek w zwykłym miejskim transporcie pasażerskim jest zgodny z wymogami rozporządzenia (EWG) nr 3820/85. Średni maksymalny tygodniowy czas pracy (obejmujący nadgodziny) wynosi od 42 do 48 godzin, a czas trwania okresu odniesienia jest różny (1 miesiąc, 2 miesiące, kwartał). Maksymalny czas prowadzenia pojazdu jest ograniczony do 11 godzin. Zastosowanie ma indywidualne wyłączenie na mocy art. 22.

2.12. Irlandia

Istnieją rozporządzenia, mające zastosowanie głównie na poziomie krajowym, które są uzupełnione poprzez pewne układy zbiorowe na poziomie przedsiębiorstwa. Przepisy przewidziane na mocy Ustaw o ruchu drogowym są bezwzględnie obowiązujące, w przeciwieństwie do układów zbiorowych.

Istnieją różne przepisy dotyczące zwykłego drogowego transportu pasażerskiego, w porównaniu z kolejowym, ze względu na różnice w istniejących ramach prawnych. Szczegółowe przepisy stosują się również do czasu prowadzenia pojazdu w sektorze zwykłego miejskiego transportu, w oparciu o jego potrzeby gospodarcze i społeczne. Maksymalny tygodniowy czas pracy zależy od przedsiębiorstwa transportowego, ale podlega on limitowi 48 godzin.

Wreszcie, zastosowanie mają ogólne wyjątki w odniesieniu do czasu trwania pracy nocnej, oceny stanu zdrowia i przenoszenia pracowników nocnych do pracy dziennej i gwarancji dotyczących pracy nocnej.

2.13. Włochy

Środki transponujące dyrektywę pozwalają na odstępstwa w sektorze transportu miejskiego w przypadku, w którym stanowią o tym układy zbiorowe. Układy zbiorowe mają zastosowanie na poziomie krajowym i regionalnym.

Maksymalny tygodniowy czas pracy wynosi 40 godzin. Odstępstwa są dozwolone w odniesieniu do zwykłego drogowego transportu pasażerskiego pod warunkiem, że średnia tygodniowa nie przekracza 48 godzin włącznie z nadgodzinami. W układach zbiorowych można ustanowić bardziej korzystne postanowienia. Okres odniesienia nie może przekroczyć 4 miesięcy (6 lub 12 miesięcy, gdy jest to przewidziane w układach zbiorowych, jeżeli jest to spowodowane przyczynami technicznymi lub organizacją pracy).

2.14. Łotwa

Na transport publiczny składa się transport autobusowy, tramwajowy i trolejbusowy (nie istnieje miejski transport kolejowy). Układy zbiorowe mają zastosowanie na poziomie przedsiębiorstwa.

Maksymalny tygodniowy okres pracy to 56 godzin tygodniowo (nadgodziny są ograniczone do 144 godzin w okresie 4 miesięcy).

System ten nie jest zgodny, w pewnych okolicznościach, z przepisami dotyczącymi czasu pracy i odpoczynku. Według władz Łotwy wynika to z braku kierowców i konduktorów. Władze te twierdzą, że przepisy dotyczące czasu pracy mające zastosowanie do transportu publicznego, powinny być dostosowane do rzeczywistej sytuacji na rynku, i że potrzebny byłby 3-miesięczny okres przejściowy w celu osiągnięcia zgodności.

2.15. Litwa

Organizacja czasu pracy jest regulowana Kodeksem Pracy oraz na mocy uchwały rządu, która zezwala na odstępstwa dla miejskiego transportu drogowego (nie istnieje miejski transport kolejowy).

Litewskie prawo pracy przewiduje, w przypadku wszystkich sektorów, możliwości zawarcia układów zbiorowych sektorowych, terytorialnych i krajowych oraz na poziomie przedsiębiorstwa. Obecnie zakładowe układy zbiorowe obowiązują jedynie w sektorze transportu miejskiego. Nie istnieją wyczerpujące listy tych układów, ze względu na fakt, że żadna instytucja publiczna nie jest uprawniona do rejestrowania układów zbiorowych na poziomie przedsiębiorstwa. Zgodnie z Kodeksem Pracy, układy zbiorowe pracy są nieważne, jeżeli zezwalają na mniej korzystne warunki pracy niż wymagane na mocy Kodeksu lub innych instrumentów prawnych.

W sektorze transportu miejskiego maksymalny tygodniowy czas pracy wynosi 60 godzin, przy maksymalnym średnim tygodniowym czasie pracy wynoszącym 48 godzin oraz okresie odniesienia 4 miesięcy (6 miesięcy, z przyczyn obiektywnych oraz po konsultacji z zainteresowanymi partnerami społecznymi.

2.16. Luksemburg

Sektor transportu miejskiego jest regulowany układem zbiorowym mającym zastosowanie do kierowców autobusów i pracowników pomocniczych (obowiązkowym na poziomie krajowym dla wszystkich przedsiębiorstw prywatnych).

Luksemburg rozszerza wymogi dotyczące maksymalnego tygodniowego czasu pracy zawarte w rozporządzeniu (EWG) nr 3820/85 na wszystkich kierowców transportu miejskiego. Zatem maksymalny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 90 godzin w trakcie dwutygodniowego okresu.

2.17. Malta

80% pracowników transportu miejskiego prowadzi działalność na własny rachunek (nie istnieje tam transport kolejowy). Nie zawarto tam układów zbiorowych.

Władze Malty podkreślają pewne cechy charakterystyczne dla sytuacji na Malcie: krótki czas trwania podróży (maksymalnie 60 min.), niskie ograniczenia prędkości, długie okresy gotowości między poszczególnymi podróżami oraz praca w systemie jeden dzień pracy, jeden dzień wolny. Odstępstwa są dozwolone w odniesieniu do odpoczynku i przerw dziennych. Wprowadzono wyłączenia indywidualne.

2.18. Niderlandy

Sektor transportu miejskiego jest regulowany krajowym układem zbiorowym pracy. Jednakże niektóre przedsiębiorstwa nie podlegają mu i mają własne układy zbiorowe pracy. Ponadto przedsiębiorstwa mogą mieć dodatkowe regulaminy rozwijające lub uzupełniające te układy. Zatem cały sektor jest objęty układami zbiorowymi.

Zwykły drogowy transport pasażerski (autobusowy) jest regulowany dekretem o czasie pracy, opartym na rozporządzeniu (EWG) nr 3820/85, z wyjątkiem przerw, które, podobnie jak w przypadku zwykłego transportu pasażerskiego metrem, tramwajem, pociągiem podmiejskim i pociągiem, podlegają legislacyjnej transpozycji dyrektywy („Ustawa o godzinach pracy”).

Średni tygodniowy czas pracy w sektorze autobusowym wynosi 48 godzin w 13-miesięcznym okresie odniesienia (26-tygodniowym, jeżeli jest to przewidziane w układzie zbiorowym pracy). W odniesieniu do metra, tramwajów, pociągów podmiejskich i pociągów, średni tygodniowy czas pracy wynosi 45 godzin (włącznie z nadgodzinami) w ramach 13-tygodniowego okresu odniesienia (48 godzin w ramach 13-tygodniowego okresu odniesienia, jeżeli jest to przewidziane w układzie zbiorowym pracy).

2.19. Polska

Nie istnieją krajowe ani regionalne układy zbiorowe regulujące sektor transportu miejskiego, natomiast znacząca większość przedsiębiorstw ma zakłady zbiorowe pracy. Układy te nie mogą zawierać mniej korzystnych postanowień niż przepisy mające zastosowania na mocy Kodeksu Pracy.

Zasady obejmujące kierowców transportu miejskiego są takie same jak w Kodeksie Pracy i w ustawodawstwie dotyczącym czasu pracy kierowców. Jednakże pewien przepis ustawodawstwa dotyczącego czasu pracy zezwala, w wyjątkowych sytuacjach, na system nieciągłego czasu pracy dla kierowców zwykłego transportu na trasach miejskich, zgodnie z

uprzednio określonym harmonogramem czasowym. Maksymalny tygodniowy czas pracy (obejmujący nadgodziny) to 48 godzin.

2.20. Portugalia

Sektor transportu miejskiego jest regulowany ogólnymi zasadami Kodeksu Pracy. Odstępstwa w ramach transportu miejskiego są dozwolone, na podstawie układów zbiorowych na poziomie przedsiębiorstwa w odniesieniu do dziennego odpoczynku, przerw, odpoczynku tygodniowego, maksymalnego tygodniowego czasu pracy i czasu pracy nocnej.

Maksymalny średni tygodniowy czas pracy (obejmujący nadgodziny) nie może przekraczać 48 godzin w okresie odniesienia, który musi być regulowany na mocy układu zbiorowego pracy i nie może przekraczać 12 miesięcy (4 lub 6 miesięcy w przypadku transportu miejskiego, który nie jest objęty układem zbiorowym pracy).

2.21. Słowacja

Układy zbiorowe zawarte na poziomie przedsiębiorstwa w pełni obejmują pracowników publicznego transportu miejskiego i obejmują więcej przepisów ochronnych. Ponadto układ zbiorowy pracy na wyższym poziomie, który obejmuje cały sektor gospodarki i jest obowiązkowy dla wszystkich pracodawców i związki zawodowe nim objęte, poszerza i zmienia pewne postanowienia układów zbiorowych na poziomie przedsiębiorstw.

Na mocy Kodeksu Pracy maksymalny tygodniowy czas pracy obejmujący nadgodziny nie może przekroczyć 48 godzin rozłożonych równomiernie w poszczególnych tygodniach. Pracodawca może jednakże w porozumieniu z przedstawicielami pracowników lub z pracownikiem, ustalić nierównomierne rozłożenie pracy w poszczególnych tygodniach w ramach 4-miesięcznego okresu odniesienia.

2.22. Słowenia

Zwykłe publiczne usługi transportu drogowego są podzielone na usługi miejskie i podmiejskie. Słowenia jest uznawana za jeden region w odniesieniu do transportu drogowego. Ze względu na fakt, że transport miejski nie jest zapewniany we wszystkich gminach, transport międzymiastowy obejmuje usługi świadczone na średnich odległościach (od 5 do 50 km) oraz usługi dalekobieżne (powyżej 50 km).

Zwykłe usługi transportu miejskiego są regulowane przez dwa krajowe układy zbiorowe pracy (w ramach drogowego transportu pasażerskiego i kolejowego) oraz przez zakładowe układy zbiorowe, które zawierają dodatkowe prawa dla pracowników. Postanowienia różnią się w zależności od tego, czy to są usługi transportu pasażerskiego, drogowego czy kolejowego. Średni tygodniowy czas pracy wynosi 40 godzin, a maksymalny tygodniowy czas pracy nie może przekroczyć 48 godzin.

2.23. Hiszpania

Sektor transportu miejskiego jest regulowany przez krajowe ustawodawstwo pracy i układy zbiorowe pracy zakładowe i krajowe. Organizacja zwykłego transportu drogowego w przypadku podróży na odcinku krótszym niż 50 km stanowi podlega „Autoridades Autonómicas”, podczas gdy za świadczenie usług miejskiego transportu pasażerskiego odpowiedzialne są władze lokalne.

Średni tygodniowy czas pracy wynosi 40 godzin w 12-miesięcznym okresie odniesienia i maksymalną liczbą nadgodzin wynoszącą 80 godzin w ciągu roku. Nie istnieją szczegółowe przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu w zwykłym transporcie miejskim.

2.24. Szwecja

W odniesieniu do obowiązującego ustawodawstwa nie istnieje tam specjalne ustawodawstwo dotyczące sektora transportu miejskiego. Szwedzka Ustawa o godzinach pracy jest w pełni stosowana w tym sektorze, tak samo jak w większości innych sektorów. Możliwe jest jednakże, dokonanie przez partnerów społecznych odstępstwa od ustawy na mocy układów zbiorowych, pod warunkiem, że nie będą one zawierały mniej korzystnych zasad niż zasady, o których mowa w dyrektywie. Nie istnieją konkretne przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu w zwykłym transporcie miejskim, ale mogą one wystąpić w układach zbiorowych.

Układy zbiorowe pracy są podpisywane na poziomie krajowym oraz zakładowym. W odniesieniu do kolejowego transportu miejskiego układy są również podpisywane na poziomie lokalnym. Układy zbiorowe pracy są obowiązkowe dla przedsiębiorstw, które podpisały własne układy zbiorowe lub są członkami organizacji pracodawców.

Maksymalny łączny tygodniowy czas pracy (obejmujący normalny czas pracy, nadgodziny i czas dyżurów) wynosi 48 godzin w przypadku każdego 7-dniowego okresu, które to godziny należy obliczyć w okresie 4 miesięcy. Ten okres obliczania może zostać przedłużony do 12 miesięcy na mocy układu zbiorowego pracy.

2.25. Zjednoczone Królestwo

W odniesieniu do stosowanego ustawodawstwa sektor transportu miejskiego jest regulowany na mocy rozporządzeń krajowych i zakładowych układów zbiorowych pracy. Maksymalny tygodniowy czas pracy wynoszący 48 godzin (obejmujący nadgodziny) ma zastosowanie przy uwzględnieniu indywidualnych wyłączeń, które zostały wprowadzone w Zjednoczonym Królestwie. Według władz Zjednoczonego Królestwa większość zakładowych układów zbiorowych pracy przewiduje tydzień pracy od 35 do 45 godzin oraz dodatkowo nadgodziny.

3. PARTNERZY SPOŁECZNI

Według Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF) poważnym problemem jest brak mechanizmów nakładania skutecznych i odstraszających sankcji, które uważa ona za konieczne w celu zapewnienia egzekwowania przepisów dotyczących czasu pracy. Ponadto FTP wzywa do tego, aby układy zbiorowe pracy były obowiązkowe stosowane w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorstw i pracowników sektora transportu miejskiego. Wraz z wprowadzeniem konkurencyjnych przetargów, podzlecania i prywatyzowania, liczba pracowników nieobjętych układami zbiorowymi wzrosła w krajach, w których nie zawarto obowiązkowych układów zbiorowych pracy na poziomie krajowym. Wreszcie EFT wskazała, że zgodnie z posiadanymi przez nią informacjami, wdrożenie dyrektywy nie spowodowało żadnych problemów dla sektora. Wydaje się, że wynikło to z jej szczególnych cech, jako że art. 17 ust. 3 zezwala na odstępstwa zapewniające temu sektorowi dużą elastyczność. Jednakże EFT podkreśliła, że dwa elementy powodują poważne problemy w odniesieniu do zdrowia i bezpieczeństwa: brak ilościowej definicji minimalnego, standardowego „odpowiedniego odpoczynku” oraz powszechne korzystanie z indywidualnych wyłączeń

przez kierowców autobusowych pracujących w zwykłym transporcie pasażerskim w Zjednoczonym Królestwie.

W odniesieniu do Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego (UITP) przepisy dyrektywy są stosowne dla sektora transportu miejskiego. UITP podkreśla w szczególności konieczność zachowania odstępstw dozwolonych na mocy art. 17 ust. 3 lit. c) akapit (viii), który zapewnia „ciągłość usługi lub produkcji".

4. WNIOSKI

Sektor zwykłego transportu miejskiego jest regulowany na poziomie krajowym i/lub regionalnym na podstawie zasad i struktur różniących się w poszczególnych państwach członkowskich. W wielu krajach zastosowanie ma różne ustawodawstwo i/lub układy zbiorowe, w zależności od tego czy jest to transport drogowy czy kolejowy.

Zasadniczo poziom ochrony zapewniany pracownikom transportu miejskiego jest wyższy niż wymogi minimalne zawarte w dyrektywie.

W większości państw członkowskich pracownicy zwykłego transportu miejskiego są objęci układami zbiorowymi pracy, których zakres różni się w poszczególnych krajach. Układy te co do zasady obejmują wszystkie aspekty stosunków między pracownikami a pracodawcami. Układy zbiorowe pracy mają zastosowanie na poziomie krajowym, regionalnym i/lub zakładowym, w zależności od państwa członkowskiego.

W kilku państwach członkowskich dyrektywa jest wdrożona na mocy kilku krajowych środków legislacyjnych. W takiej sytuacji istnieje często odrębne ustawodawstwo dla kierowców autobusów. Ponadto, część państw członkowskich rozszerza stosowanie przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 na kierowców autobusów zwykłego miejskiego transportu pasażerskiego. Jednakże na tym etapie nie jest jasne czy stosowane są wszystkie przepisy dyrektywy 2002/15/WE.

W przypadkach, w których transport miejski i regionalny jest zapewniany przez to samo przedsiębiorstwo, nie zawsze jest jasne czy rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywa 2002/15/WE stosują się do pracowników, których trasa przekracza 50 km. Niestosowanie tych tekstów prawnych w odniesieniu do pracowników objętych ich zakresem stanowi naruszenie prawa wspólnotowego, ze względu na to, że te szczegółowe instrumenty prawne chronią w większym stopniu niż dyrektywa.

W pewnych przypadkach przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 i dyrektywy 2002/15/WE wydają się być połączone z szerszą możliwością odstępstwa dozwoloną na mocy dyrektywy.

Ponadto ustawodawstwo w pewnych państwach członkowskich pozwala na 12-miesięczny okres odniesienia do obliczenia średniego maksymalnego czasu pracy, pozostając w sprzeczności z dyrektywą.

Pięć państw członkowskich poinformowało, że wprowadziły indywidualne wyłączenie (Estonia, Niemcy, Węgry, Malta i Zjednoczone Królestwo). Jednakże wszystkie państwa stosowały je w szerszym zakresie, a nie konkretnie w odniesieniu do sektora transportu miejskiego.

Ani związki zawodowe ani przedstawiciele pracodawców nie domagali się dokonania przeglądu przepisów mających obecnie zastosowanie do tego sektora. Związki zawodowe podkreślają trudności w egzekwowaniu przepisów, ponieważ uważają obowiązujące sankcje za nieskuteczne. Według nich należy poczynić postępy w tej dziedzinie w celu uniknięcia zagrożeń dla rozwoju omawianego sektora.

Podsumowując, przepisy dyrektywy wydają się być odpowiednie dla sektora transportu miejskiego i nie stwierdzono większych problemów. Jedynie jedno państwo członkowskie (Łotwa) zgłosiło trudności w przestrzeganiu zasad zawartych w dyrektywie, zwłaszcza w odniesieniu do maksymalnego tygodniowego okresu pracy.

Komisja nie uważa, że potrzebne są jakiekolwiek zmiany w zasadach dotyczących organizacji pracy pracowników zaangażowanych w przewóz pasażerów w ramach zwykłych miejskich usług transportowych. Komisja zbada wspomniane powyżej sytuacje wskazujące na trudności w przestrzeganiu prawa wspólnotowego, a w szczególności dyrektywy i podejmie swoje obowiązki zgodnie z traktatem.