



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 7.7.2006
KOM(2006) 371 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA

dėl Direktyvos 2003/88/EB nuostatų taikymo (darbuotojų, kurių darbas susijęs su miesto keleivių vežimu reguliariais reisais, darbo laiko organizavimas)

KOMISIJOS ATASKAITA

dėl Direktyvos 2003/88/EB nuostatų taikymo (darbuotojų, kurių darbas susijęs su miesto keleivių vežimu reguliariais reisais, darbo laiko organizavimas)

1. ĮVADAS

1.1. Teisinis pagrindas

2003 m. lapkričio 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2003/88/EB dėl tam tikrų darbo laiko organizavimo aspektų (toliau – direktyva)^{1 2} yra nustatyti minimalūs saugos ir sveikatos reikalavimai dėl darbuotojų darbo laiko organizavimo³, atsižvelgiant į dienos poilsio laiką, pertraukas, savaitės poilsio laiką, ilgiausią savaitinio darbo laiką, metines atostogas ir naktinio bei pamaininio darbo aspektus ir darbo modelius.

Direktyva taikoma visoms veiklos sritims – tiek viešoms, tiek privačioms⁴, išskyrus atvejus, kai kituose Bendrijos dokumentuose yra nustatyti konkretesni tam tikrų profesijų arba veiklos rūšių darbo laiko organizavimo reikalavimai⁵. Šiuo metu galioja keturi tokie dokumentai⁶, iš kurių vienas – Direktyva 2002/15/EB⁷ – yra susijęs su šia ataskaita. Ši direktyva yra taikoma „*mobiliems darbuotojams, dirbantiems valstybėse narėse įsteigtose įmonėse, dalyvaujančiose Reglamente (EEB) Nr. 3820/85 apibrėžtoje kelių transporto veikloje*“. Šis reglamentas taikomas vežimui keliais, bet netaikomas „*50 kilometrų neviršijančiais reguliariais reisais keleivius vežančioms transporto priemonėms*“⁸.

Todėl direktyva reguliuoja darbuotojų, kurių darbas susijęs su miesto keleivių vežimu reguliariais reisais, darbo laiką, taip pat ir mobiliųjų darbuotojų darbo laiką, jei reisas neviršija 50 kilometrų. Jei reisas viršija 50 kilometrų, taikoma Direktyva 2002/15/EB. Atsižvelgiant į reguliavimo sistemų skirtumus, svarbu, kad darbuotojams būtų taikomos teisingos arba, bet kuriuo atveju, juos labiausiai apsaugančios nuostatos.

¹ OL L 299, 2003 11 18, p. 9.

² Direktyva 2003/88/EB yra kodifikuojama 1993 m. lapkričio 23 d. Tarybos direktyva 93/104/EB (OL L 307, 1993 12 13, p. 18) ir 2000 m. birželio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/34/EB (OL L 195, 2000 8 1, p. 41).

³ Darbuotojai, kuriems taikoma Direktyva 2003/88/EB, gali būti skirstomi į „mobiliuosius darbuotojus“ ir kitus darbuotojus. Mobilieji darbuotojai – tai darbuotojai, kuriuos įmonė, teikianti keleivių ar prekių gabenimo keliais, oru ar vidaus vandenimis paslaugas, samdo keliaujančio ar skraidančio personalo nariais. Pagal Direktyvos 20 straipsnio 1 dalį 3, 4, 5 ir 8 straipsniai jiems netaikomi.

⁴ 1 straipsnio 3 dalis.

⁵ 14 straipsnis.

⁶ 1999 m. birželio 21 d. Tarybos direktyva 1999/63/EB (OL L 167, 1999 7 2, p. 33);
2000 m. lapkričio 27 d. Tarybos direktyva 2000/79/EB (OL L 302, 2000 12 1, p. 57);

2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB (OL L 80, 2002 3 23, p. 35);
2005 m. liepos 18 d. Tarybos direktyva 2005/47/EB (OL L 195, 2005 7 27, p. 15).

⁷ OL L 80, 2002 3 23, p. 35.

⁸ Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 4 straipsnis.

1.2. Kam reikalinga ataskaita?

Direktyvos 26 straipsnyje yra nustatyta, kad „iki 2005 m. rugpjūčio 1 d. Komisija, pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis bei administracija ir darbuotojais Europos lygmeniu, iš naujo apsvarsto, kaip veikia nuostatos dėl darbuotojų, susijusių su miesto keleivių vežimo reguliariais reisais paslaugomis, kad prireikus galėtų pateikti tinkamas pataisas, kurios užtikrintų nuoseklią ir tinkamą politiką šiame sektoriuje“.

Kad įvykdytų šį įsipareigojimą, Komisija parengė valstybėms narėms ir socialiniams partneriams skirtą klausimyną. Šioje ataskaitoje apibendrinami gauti atsakymai ir pateikiama keletas išvadų dėl direktyvos nuostatų tinkamumo miesto transporto sektoriui.

2. NACIONALINIŲ ATASKAITŲ APŽVALGA

2.1. Austrija

Miesto transportą reguliuoja susitarimai tarp miesto valdžios institucijų ir savivaldybių transporto bendrovių. Darbuotojams, dirbantiems privačiose autobusu ir geležinkelio bendrovėse, taikomos federacinės kolektyvinės sutartys. Bendrovės lygmeniu taip pat gali būti sudaromos kolektyvinės sutartys.

Be to, reguliariam keleiviniam miesto transportui galioja dar du teisiniai dokumentai: vienas skirtas traukiniams ir tramvajams, o kitas – kelių transportui. Pastarajame, remiantis šia direktyva ir Direktyva 2002/15/EB, nustatyta, kad tais atvejais, kai tai yra numatyta kolektyvinėje sutartyje, galima nukrypti nuo dienos poilsį, savaitės poilsį ir ilgiausią savaitinį darbo laiką reglamentuojančių nuostatų.

Austrija Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 taiko ir autobusu vairuotojams, dirbantiems reguliaraus keleivinio miesto transporto sektoriuje. Austrijos valdžios institucijų nuomone, apibrėžtis „vežimas keliais“ (reglamento 1 straipsnio 1 dalis) apima visus vairuotojus, dirbančius viešuosiuose keliuose, ir todėl, jų manymu, tokiems vairuotojams turi būti taikoma Direktyva 2002/15/EB (reglamento 2 straipsnio 1 dalis).

2.2. Belgija

Belgijoje veikia bendrovės, teikiančios tiek miesto transporto, tiek regioninio transporto paslaugas, todėl kai kurie reguliarūs reisai viršija 50 kilometrų ribą.

Direktyvos nuostatos yra taikomos miesto transporto sektoriuje. Kelių ir geležinkelio transportas reguliuojamas vienodai. Nukrypti nuo nuostatų leidžiama pagal kolektyvinę sutartį, kuri tapo privaloma priėmus karališkąjį potvarkį („*Arrêté royal*“). Vidutinis ilgiausias savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) yra 38 valandos.

2.3. Kipras

Miesto transporto paslaugas teikia ir prižiūri privatus sektorius (geležinkelio transporto nėra). Visos būtinausios nuostatos yra taikomos perkėlus direktyvą į nacionalinius teisės aktus. Miesto transporto darbuotojams netaikomos jokios leidžiančios nukrypti nuostatos. Tačiau kolektyvinėse sutartyse yra numatytos palankesnės nuostatos, ir šios sutartys yra taikomos bendrovės lygmeniu (šiuose sektoriuose netaikomos jokios nacionalinės ar regioninės

kolektyvinės sutartys). Vidutinis ilgiausias savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) yra 48 valandos.

2.4. Čekija

Čekijos miesto transporto sektoriuje visos būtinausios nuostatos yra taikomos perkėlus direktyvą į nacionalinius teisės aktus – neatsižvelgiant į naudojamą transporto rūšį. Darbo laiko organizavimą reguliuoja Darbo kodeksas ir specialūs teisės aktai, reglamentuojantys darbo laiką transporto sektoriuje (vairavimo laiką, poilsio laiką ir pertraukas). Kolektyvinės sutartys taikomos tik bendrovės lygmeniu.

Sunkvežimių ar autobusų ekipažai per dieną gali vairuoti daugiausia 9 valandas (du kartus per savaitę vairavimo laikas gali būti pratęstas iki 10 valandų), o bendras vairavimo laikas neturi viršyti 90 valandų per 2 savaites iš eilės.

2.5. Danija

Miesto transporto sektoriui taikomos nacionalinės kolektyvinės sutartys, išskyrus Odensėje ir Orhuse teikiamas savivaldybių autobusų paslaugas, kurias reguliuoja vietiniai savivaldybių susitarimai.

Nėra nustatyta, kad kolektyvinės sutartys turi būti taikomos visoms autobusų bendrovėms, teikiančioms viešojo transporto paslaugas. Tačiau praktiškai beveik visos bendrovės turi laikytis kolektyvinės sutarties, nes savivaldybės institucijos, skelbdamos viešojo transporto paslaugų teikimo konkursą, paprastai į konkurso sąlygas įtraukia sektoriuje galiojančių nacionalinių kolektyvinių sutarčių laikymąsi.

Kai kuriai geležinkelio ir reguliariojo miesto transporto paslaugų teikimo veiklai gali būti taikomos dienos ir savaitės poilsį reglamentuojančių nuostatų taikymo išlygos. Vidutinis ilgiausias savaitinis darbo laikas (neįskaitant viršvalandžių) negali viršyti 42 valandų arba vidutiniškai 37 valandų per ne ilgesnį kaip 16 savaičių laikotarpį. Viršvalandžiai paprastai kompensuojami poilsio laikotarpiu.

2.6. Estija

Miesto viešojo transporto paslaugų teikimą organizuoja savivaldybės įstaigos. Kelių ir geležinkelio transportas reguliuojamas vienodai. Didesnėje miesto kelių transporto sektoriaus dalyje galioja nacionalinė kolektyvinė sutartis, kuri yra privaloma visoms bendrovėms, veikiančioms kelių transporto sektoriuje. Kolektyvinės sutartys geležinkelio sektoriuje yra sudaromos bendrovės lygmeniu.

Ilgiausias savaitinis darbo laikas yra 40 valandų. Vidutinis ilgiausias savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) negali viršyti 48 valandų per 4 mėnesių atskaitos laikotarpį. Transporto sektoriuje nuostatos, leidžiančios individualiai nukrypti nuo ilgiausio savaitinio darbo laiko, taikomos daugiausia kelių transporto sektoriuje.

2.7. Suomija

Direktyva buvo įgyvendinta „Darbo valandų įstatymu“, kuriuo leidžiama sudaryti kolektyvines sutartis (jis yra privalomas visoms sektoriaus bendrovėms), leidžiančias nukrypti nuo direktyvos nuostatų. Specialios nuostatos taikomos vairavimo laikui, teikiant geležinkelio paslaugas reguliaraus miesto transporto sektoriuje. Remiantis Suomijos valdžios institucijų

informacija, tam tikros direktyvos nuostatos mažiau tinka geležinkelio sektoriui (pavyzdžiui, nuostatos dėl naktinės pamainos darbuotojų ir saugumo garantijų).

Vidutinis ilgiausias autobusų darbuotojų savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) yra 48 valandos per 12 mėnesių atskaitos laikotarpį. Oficialiai traukinių darbuotojų ilgiausias savaitinis darbo laikas neribojamas. Tačiau, remiantis nacionalinės valdžios institucijų informacija, realiai vidutinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) neviršija 48 valandų per savaitę.

2.8. Prancūzija

Direktyvos perkėlimas į miesto transporto sektorių dar nebaigtas. (Turi būti priimti du dekretai, kurie reguliuos darbo laiką miesto viešojo transporto sektoriuje ir Autonominės Paryžiaus transporto valdybos (*Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP*) prižiūrime autobusų ir metro sistemoje).

Jau perkeltos į nacionalinius teisės aktus direktyvos nuostatos leidžia nukrypti nuo direktyvos nuostatų, reglamentuojančių pertraukas, dienos poilsio ir savaitės poilsio laiką. Tokios pačios nuostatos taikomos šiame sektoriuje teikiamoms kelių ir geležinkelio paslaugoms. Miesto transporto sektoriuje vairavimo laikas yra nereguliuojamas.

Miesto transporto sektoriuje galioja tarp profesinės nacionalinės kolektyvinės sutartys (taikomos nacionaliniu lygmeniu visoms visų sektorių arba iš anksto nustatyto sektoriaus bendrovėms), nacionalinė miesto transporto kolektyvinė sutartis (privaloma visoms miesto transporto sektoriaus bendrovėms), kolektyvinės sutartys, kurios papildo nacionalinę sektoriaus sutartį (privalomos įmonėms, kurios priklauso jas pasirašiusioms profesinėms organizacijoms, ir savo noru pasirenkamos kitoms įmonėms) ir bendrovės lygmeniu sudarytos sutartys.

RATP nėra taikoma nacionalinė miesto transporto kolektyvinė sutartis ir ją papildančios kolektyvinės sutartys – jai taikomos ypatingos nuostatos ir vidinės kolektyvinės sutartys.

2.9. Vokietija

Nacionaliniu lygmeniu miesto viešojo transporto sektoriaus darbuotojams yra taikomos bendrosios darbo laiką reglamentuojančios nuostatos. Autobusų ir tramvajų tinklų darbuotojams taip pat galioja vairuotojų darbo tvarkos taisyklės.

Atsižvelgiant į kolektyvinių sutarčių taikymo sritį, jos gali būti taikomos visiems (geležinkelio ar ne geležinkelio) operatoriams arba tik keletui iš jų. Privačioms bendrovėms galioja regioninės kolektyvinės sutartys (federacinių žemių lygmeniu). Valstybinėms bendrovėms galioja nacionalinė kolektyvinė sutartis. Kolektyvinės sutartys nėra visiems privalomos, išskyrus retus atvejus (jos taikomos tik tiems darbdaviams ir darbuotojams, kurie priklauso sutartis pasirašiusioms organizacijoms).

Vairuotojų, dirbančių kelių transporto sektoriuje, darbo laiką reguliuoja specialios nuostatos. Vairuotojų, kurių reisas neviršija 50 kilometrų, vairavimo laiką, pertraukas ir poilsio laiką taip pat reguliuoja Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85.

Vidutinis ilgiausias savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) negali viršyti 48 valandų per 12 mėnesių atskaitos laikotarpį. Nuo 2004 metų darbo laiką reglamentuojantys Vokietijos įstatymai leidžia viršyti darbo laiko ribą, kai tai numato kolektyvinės sutartys ir gavus

darbuotojo sutikimą (galimybė individualiai nukrypti nuo ilgiausio savaitinio darbo laiko). Nėra duomenų, ar miesto transporto kolektyvinėse sutartyse buvo pasinaudota šia galimybe.

2.10. Graikija

Visam miesto transporto sektoriui galioja kolektyvinės sutartys arba darbo tvarkos taisyklės. Bendrovėms taikoma nacionalinė kolektyvinė sutartis arba, jei būtina, bendrovės lygmeniu sudarytos kolektyvinės sutartys.

Pagal nacionalinę kolektyvinę sutartį ilgiausias savaitinis darbo laikas yra 40 valandų ir 3 valandos viršvalandžių, jei bendrovės sudaryta sutartis nenumato kitaip. Atskaitos laikotarpis paprastai yra 1 savaitė.

2.11. Vengrija

Miesto transporto paslaugas teikiančioms bendrovėms taikomos bendrovės lygmeniu, o kai kuriais atvejais – filialo lygmeniu – sudarytos kolektyvinės sutartys.

Vengrijos įstatymuose yra nustatyta, kad dienos poilsio laikas reguliaraus keleivinio miesto transporto sektoriuje turi atitikti Reglamente (EEB) Nr. 3820/85 numatytus reikalavimus. Vidutinis ilgiausias savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) yra 42–48 valandos, o atskaitos laikotarpis yra įvairus (1 mėnuo, 2 mėnesiai arba ketvirtis). Maksimalus vairavimo laikas yra 11 valandų. Pagal 22 straipsnį yra taikomos nuostatos, leidžiančios individualiai nukrypti nuo nustatyto ilgiausio savaitinio darbo laiko.

2.12. Airija

Visų pirma galioja nacionaliniu lygmeniu taikomi nuostatai, o juos papildo kelios bendrovės lygmeniu sudarytos kolektyvinės sutartys. Pagal kelių eismo įstatymus (*Road Traffic Acts*) priimti nuostatai yra privalomi. Kolektyvinės sutartys nėra privalomos.

Reguliariam keleiviniam kelių transportui ir geležinkelio transportui yra taikomos skirtingos nuostatos, nes skiriasi galiojančios teisinės sistemos. Specialios nuostatos taip pat taikomos vairavimo laikui reguliaraus miesto transporto sektoriuje, atsižvelgiant į jo ekonominius ir socialinius poreikius. Ilgiausias savaitinis darbo laikas priklauso nuo transporto operatoriaus, bet neviršija 48 valandų.

Pagaliau bendrosios išlygos taikomos naktinio darbo laikui, sveikatos tikrinimui, naktinės pamainos darbuotojų perkėlimui į dieninį darbą ir naktinio darbo laiko garantijoms.

2.13. Italija

Teisės aktuose, kuriais direktyva perkeliama į nacionalinius teisės aktus, leidžiama miesto transporto sektoriui taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas, jei tai numatyta kolektyvinėse sutartyse. Kolektyvinės sutartys yra taikomos nacionaliniu ir regioniniu lygmeniu.

Ilgiausias savaitinis darbo laikas yra 40 valandų. Leidžiančias nukrypti nuostatas reguliariam keleiviniam kelių transportui galima taikyti, jei savaitės vidurkis neviršija 48 valandų, įskaitant viršvalandžius. Kolektyvinėmis sutartimis gali būti nustatytos palankesnės nuostatos. Atskaitos laikotarpis negali viršyti 4 mėnesių (6 arba 12 mėnesių, jei tai numatyta kolektyvinėse sutartyse, dėl techninių priežasčių arba dėl darbo organizavimo).

2.14. Latvija

Viešasis transportas – tai autobusai, tramvajai arba troleibusai (miesto geležinkelio transporto nėra). Kolektyvinės sutartys taikomos bendrovės lygmeniu.

Ilgiausias savaitinis darbo laikas yra 56 valandos per savaitę (viršvalandžiai sudaro 144 valandas per 4 mėnesių laikotarpį).

Taikoma sistema tam tikromis aplinkybėmis neatitinka darbo laiko ir poilsio laiko nuostatų. Remiantis Latvijos valdžios institucijų informacija, taip yra dėl vairuotojų ir konduktorių trūkumo. Jos teigia, kad darbo laiką reglamentuojančios nuostatos, kurios taikomos viešajam transportui, turėtų būti pritaikytos esamai rinkos padėčiai ir kad reikėtų nustatyti bent 3 metų pereinamąjį laikotarpį, kad būtų įvykdyti reikalavimai.

2.15. Lietuva

Darbo laiko organizavimą reguliuoja Darbo kodeksas ir Vyriausybės nutarimas, kuris leidžia miesto kelių transportui taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas (miesto geležinkelio transporto nėra).

Lietuvos darbo teisėje visiems sektoriams yra numatyta galimybė sudaryti bendrovės, sektoriaus, teritorijos ir nacionalines kolektyvines sutartis. Šiuo metu miesto transporto sektoriuje galioja tik bendrovių kolektyvinės sutartys. Galutinio jų sąrašo nėra, nes jokia valstybinė institucija nėra įpareigota registruoti bendrovių kolektyvines sutartis. Pagal Darbo kodeksą kolektyvinės sutartys yra niekinės, jei juose yra numatytos mažiau palankios darbo sąlygos nei darbo sąlygos, kurias numato Kodeksas ar kiti teisiniai dokumentai.

Miesto transporto sektoriuje ilgiausias savaitinis darbo laikas yra 60 valandų, o ilgiausias vidutinis savaitinis darbo laikas yra 48 valandos per 4 mėnesių atskaitos laikotarpį (dėl objektyvių priežasčių ir pasikonsultavus su suinteresuotaisiais socialiniais partneriais, gali būti taikomas 6 mėnesių atskaitos laikotarpis).

2.16. Liuksemburgas

Miesto transporto sektorių reguliuoja kolektyvinė sutartis, taikoma autobusų vairuotojams ir pagalbiniais darbuotojams (ji yra privaloma nacionaliniu lygmeniu visoms privačioms bendrovėms).

Liuksemburgas visiems miesto transporto autobusų vairuotojams taiko ilgiausio savaitinio darbo laiko reikalavimus, nustatytus Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85. Taigi ilgiausias vairavimo laikas negali viršyti 90 valandų per 2 savaitių laikotarpį.

2.17. Malta

Miesto transporto sektoriuje 80 % darbuotojų dirba savarankiškai (geležinkelių transporto nėra). Kolektyvinių sutarčių nėra.

Maltos valdžios institucijos atkreipia dėmesį į tam tikrus Maltos transporto sektoriui būdingus ypatumus: neilgas keliones (trunka daugiausia 60 minučių), nedidelį leistiną greitį keliuose, ilgą laukimo laiką tarp atskirų kelionių ir pamaininį darbą, kai dirbama kas antrą dieną. Dienos poilsiu ir pertraukoms galima taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas. Yra

įgyvendintos nuostatos, leidžiančios individualiai nukrypti nuo nustatyto ilgiausio savaitinio darbo laiko.

2.18. Nyderlandai

Miesto transporto sektorių reguliuoja nacionalinė kolektyvinė sutartis. Tačiau kai kurioms bendrovėms ji negalioja ir jos turi savo kolektyvines sutartis. Be to, bendrovės gali taikyti papildomus nuostatus, kuriuose gali būti plėtojamos arba papildomos šių sutarčių nuostatos. Taigi kolektyvinės sutartys yra taikomos visam sektoriui.

Reguliarų keleivinių kelių (autobusų) transportą reguliuoja darbo laiko dekretas, grindžiamas Reglamentu (EEB) Nr. 3820/85, išskyrus pertraukas, kurioms kaip ir reguliariam keleiviniam metro, tramvajų, miesto traukinių ir traukinių transportui yra taikomi teisės aktai, kuriais yra perkelta direktyva („Darbo valandų įstatymas“).

Vidutinis savaitinis darbo laikas autobusų sektoriuje yra 48 valandos per 13 savaitių atskaitos laikotarpį (26 savaitių atskaitos laikotarpį, jei tai numato kolektyvinė sutartis). Metro, tramvajų, miesto traukinių ir traukinių darbuotojų vidutinis savaitinis darbo laikas yra 45 valandos (įskaitant viršvalandžius) per 13 savaitių atskaitos laikotarpį (48 valandos per 13 savaitių atskaitos laikotarpį, jei tai numatyta kolektyvinėje sutartyje).

2.19. Lenkija

Miesto transporto sektoriaus nereguliuoja jokios nacionalinės ar regioninės kolektyvinės sutartys, tačiau dauguma bendrovių turi kolektyvines sutartis. Šiose sutartyse negali būti nuostatų, kurios būtų mažiau palankios už nuostatas, taikomas pagal Darbo kodeksą.

Miesto transporto vairuotojams taikomos taisyklės nesiskiria nuo Darbo kodekse ir vairuotojų darbo laiką reglamentuojančiuose įstatymuose nustatytų taisyklių. Tačiau vienas darbo laiką reglamentuojančių įstatymų straipsnis leidžia išimtiniais atvejais taikyti reguliaraus transporto vairuotojams, dirbantiems miesto keliuose, nepertaukiamo darbo laiko režimą pagal iš anksto nustatytą grafiką. Ilgiausias savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) yra 48 valandos.

2.20. Portugalija

Miesto transporto sektorių reguliuoja Darbo kodekse nustatytos bendrosios taisyklės. Bendrovės sudarytomis kolektyvinėmis sutartimis miesto transporto sektoriuje leidžiančias nukrypti nuostatas galima taikyti dienos poilsiui, pertraukoms, ilgiausiam savaitiniam darbo laikui ir naktinio darbo trukmei.

Ilgiausias vidutinis savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) negali viršyti 48 valandų per atskaitos laikotarpį, kurį turi reguliuoti kolektyvinė sutartis ir kuris negali viršyti 12 mėnesių (4 ar 6 mėnesių miesto transportui, jei nėra sudaryta kolektyvinė sutartis).

2.21. Slovakija

Bendrovės sudarytos kolektyvinės sutartys taikomos visiems miesto viešojo transporto darbuotojams ir jose yra numatytos geresnę apsaugą garantuojančios nuostatos. Be to, aukštesnio lygio kolektyvinė sutartis, kuri apima visą ekonominį sektorių ir yra privaloma visiems darbuotojams ir profesinėms sąjungoms, kurioms ji taikoma, išplečia ir pataiso tam tikras bendrovės kolektyvinių sutarčių nuostatas.

Pagal Darbo kodeksą ilgiausias savaitinis darbo laikas, įskaitant viršvalandžius, negali viršyti 48 valandų, tolygiai paskirstytų atskiroms savaitėms. Tačiau darbdavys, susitaręs su darbuotojų atstovais arba su darbuotoju, gali paskirstyti darbo laiką atskiroms savaitėms per 4 mėnesių atskaitos laikotarpį nevienodai.

2.22. Slovėnija

Reguliarus viešojo kelių transporto paslaugos yra skirstomos į miesto ir priemiesčio transporto paslaugas. Kelių transporto atžvilgiu Slovėnija yra laikoma vienu regionu. Kadangi miesto transporto paslaugos nėra teikiamos visose savivaldybėse, tarpmiestinio transporto paslaugos apima vidutinio nuotolio paslaugas (nuo 5 iki 50 km), taip pat ir ilgo nuotolio (daugiau kaip 50 km) paslaugas.

Reguliarus miesto transporto paslaugas reguliuoja 2 nacionalinės kolektyvinės sutartys (viena skirta keleivinio kelių transporto paslaugoms, o kita – geležinkelio transporto paslaugoms) ir bendrovių kolektyvinės sutartys, kuriose darbuotojams numatyta papildomų teisių. Kelių ir geležinkelio keleivinio transporto paslaugoms taikomos skirtingos nuostatos. Vidutinis savaitinis darbo laikas yra 40 valandų, o ilgiausias savaitinis darbo laikas negali viršyti 48 valandų.

2.23. Ispanija

Miesto transporto sektorių reguliuoja nacionaliniai darbo teisės aktai ir kolektyvinės sutartys bendrovės ir nacionaliniu lygmeniu. Už reguliaraus kelių transporto organizavimą, kai reisas neviršija 50 kilometrų, atsako „*Autoridades Autonómicas*“, o už miesto keleivinio transporto paslaugų teikimą atsako vietos valdžios institucijos.

Vidutinis savaitinis darbo laikas yra 40 valandų per 12 mėnesių atskaitos laikotarpį, o didžiausias viršvalandžių skaičius per metus – 80 valandų. Vairavimo laikui reguliaraus miesto transporto srityje nėra numatyta jokių specialių nuostatų.

2.24. Švedija

Kalbant apie galiojančius teisės aktus, miesto transporto sektoriui nėra taikomi jokie specialūs teisės aktai. Šiam sektoriui, kaip ir daugumai kitų sektorių, taikomas Švedijos darbo valandų įstatymas. Tačiau socialiniai partneriai gali nukrypti nuo šio akto, sudarę kolektyvines sutartis, jei jose nėra numatyta mažiau palankių taisyklių nei direktyvoje. Vairavimo laikui reguliaraus miesto transporto sektoriuje nėra numatyta jokių specialių nuostatų, tačiau jos gali būti nustatytos kolektyvinėse sutartyse.

Kolektyvinės sutartys yra pasirašomos nacionaliniu ir bendrovės lygmeniu. Sutartys, susijusios su miesto geležinkelio transportu, taip pat pasirašomos vietos lygmeniu. Kolektyvinės sutartys yra privalomos bendrovėms, kurios priklauso darbdavių organizacijoms arba yra pasirašiusios kolektyvines sutartis savarankiškai.

Ilgiausias bendras savaitinis darbo laikas (įskaitant įprastą darbo laiką, viršvalandžius ir budėjimo pagal iškvietimą laiką) yra 48 valandos per 7 dienų laikotarpį, kuris turi būti skaičiuojamas 4 mėnesių laikotarpiui. Šis skaičiavimo laikotarpis gali būti pratęstas kolektyvine sutartimi iki 12 mėnesių.

2.25. Jungtinė Karalystė

Kalbant apie galiojančius teisės aktus, miesto transporto sektorių reguliuoja nacionaliniai teisės aktai ir bendrovių kolektyvinės sutartys. Ilgiausias savaitinis darbo laikas (įskaitant viršvalandžius) yra 48 valandos, be to, Jungtinė Karalystė įgyvendino nuostatas, leidžiančias darbuotojui nukrypti nuo nustatyto ilgiausio savaitinio darbo laiko. Remiantis Jungtinės Karalystės valdžios institucijų informacija, daugelyje bendrovės lygmeniu sudarytų kolektyvinių sutarčių yra numatyta 35 – 45 valandų darbo savaitė, pridėjus savo noru dirbamus viršvalandžius.

3. SOCIALINIAI PARTNERIAI

Remiantis Europos transporto darbuotojų federacijos (ETF) informacija, viena pagrindinių problemų yra ta, kad trūksta mechanizmų, kurie leistų taikyti veiksmingas, atgrasinančias sankcijas, kurios, Federacijos manymu, būtinos darbo laiką reglamentuojančių nuostatų taikymui užtikrinti. Be to, ETF ragina, kad kolektyvinės sutartys būtų privalomos visoms bendrovėms ir darbuotojams, dirbantiems miesto transporto sektoriuje. Pradėjus rengti konkurencinius konkursus, vykdyti subrangos darbus ir privatizaciją, darbuotojų, kuriems netaikomos kolektyvinės sutartys, skaičius išaugo šalyse, kuriose nacionaliniu lygmeniu kolektyvinės sutartys nėra privalomos. Be to, ETF nurodė, kad jos žiniomis direktyvos įgyvendinimas nesukėlė sektoriuje jokių problemų. Tai lemia jos ypatumai, nes 17 straipsnio 3 dalyje yra numatytos leidžiančios nukrypti nuostatos, užtikrinančios didelį sektoriaus lankstumą. Tačiau ETF pažymėjo, kad yra du dalykai, kurie kelia daug su sveikata ir sauga susijusių problemų: trūksta „pakankamo poilsio“ kiekybinės apibrėžties, o Jungtinės Karalystės reguliaraus keleivinio transporto autobusų vairuotojai itin dažnai naudojami galimybe individualiai nukrypti nuo nustatyto ilgiausio savaitinio darbo laiko.

Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (UITP) mano, kad direktyvos nuostatos tinka miesto transporto sektoriui. UITP ypač pabrėžia, kad būtina išlaikyti leidžiančias nukrypti nuostatas, numatytas 17 straipsnio 3 dalies c punkto viii papunktyje, kurios užtikrina „nepertaukiamas paslaugas ar nenutrūkstamą gamybą“.

4. IŠVADOS

Reguliarų miesto transporto sektorių nacionaliniu arba (ir) regioniniu lygmeniu skirtingose valstybėse narėse reguliuoja skirtingos taisyklės ir struktūros. Skirtingose valstybėse skirtingi teisės aktai ir (arba) kolektyvinės sutartys taikomos atsižvelgiant į kelių ar geležinkelio transportą.

Apskritai, miesto transporto darbuotojų apsaugos lygis yra aukštesnis nei direktyvoje nustatytas minimalus apsaugos lygis.

Daugumoje valstybių narių reguliaraus miesto transporto darbuotojai sudaro kolektyvines sutartis, kurių taikymo sritis įvairiose šalyse skiriasi. Šios sutartys paprastai reguliuoja visus darbuotojų ir darbdavių santykių aspektus. Kolektyvinės sutartys yra taikomos nacionaliniu, regioniniu ir (arba) bendrovės lygmeniu – tai priklauso nuo valstybės narės.

Keliose valstybėse narėse direktyva yra įgyvendinta keliomis nacionalinės įstatymų leidybos priemonėmis. Šiose valstybėse dažnai autobusų vairuotojams yra taikomi specialūs nacionaliniai įstatymai. Be to, kelios valstybės narės išplečia Reglamento (EEB) Nr. 3820/85

nuostatų taikymą autobusų vairuotojams, dirbantiems reguliaraus miesto keleivinio transporto sektoriuje. Nepaisant to, šiame etape neaišku, ar visos Direktyvos 2002/15/EB nuostatos yra taikomos.

Tais atvejais, kai miesto ir regioninio transporto paslaugas teikia ta pati bendrovė, ne visada aišku, ar Reglamentas (EEB) Nr. 3820/85 ir Direktyva 2002/15/EB yra taikomi darbuotojams, kurių reisas viršija 50 kilometrų. Šių teisinių dokumentų netaikymas darbuotojams, kurie patenka į jų taikymo sritį, yra Bendrijos teisės pažeidimas, nes šie konkretūs teisiniai dokumentai numato aukštesnį apsaugos lygį nei direktyva.

Kai kuriais atvejais Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 ir Direktyvos 2002/15/EB nuostatos, atrodo, suteikia daugiau galimybių taikyti leidžiančias nukrypti nuostatas nei tai leidžia direktyva.

Be to, kai kurių valstybių narių įstatymai leidžia taikyti 12 mėnesių atskaitos laikotarpį, skaičiuojant vidutinį ilgiausią savaitinį darbo laiką, o tai prieštarauja direktyvai.

Penkios valstybės narės pranešė, kad jos taiko nuostatas, leidžiančias individualiai nukrypti nuo nustatyto ilgiausio savaitinio darbo laiko (Estija, Vokietija, Vengrija, Malta ir Jungtinė Karalystė). Tačiau visos jos šia galimybe naudojasi plačiau – ne tik miesto transporto sektoriuje.

Nei profesinės sąjungos, nei darbdavių atstovai nepageidavo persvarstyti šiuo metu šiam sektoriui taikomų nuostatų. Profesinės sąjungos pabrėžia, kad esama sunkumų taikant nuostatas, nes, jų manymu, taikomos sankcijos yra neveiksmingos. Jų manymu, reikėtų spręsti šį klausimą, kad neiškiltų pavojus šio sektoriaus vystymuisi.

Baigiant reikėtų pasakyti, kad direktyvos nuostatos yra tinkamos miesto transporto sektoriui ir nenustatyta jokių didelių problemų. Tik viena valstybė narė (Latvija) nurodė sunkumus, susijusius su direktyvoje nustatytų taisyklių, ypač taisyklių, susijusių su ilgiausiu savaitiniu darbo laiku, laikymusi.

Komisija nemano, kad reikia keisti taisykles, galiojančias darbuotojų, kurių darbas susijęs su miesto keleivių vežimu reguliariais reisais, darbo laiko organizavimui. Komisija ištirs pirmiau minėtas situacijas, kuriose atsirado problemų dėl Bendrijos teisės ir ypač direktyvos taikymo, ir įgyvendins Sutartyje nustatytus savo įsipareigojimus.