



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 7.7.2006  
KOM(2006) 371 slutlig

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN**

**om tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2003/88/EG (arbetstidens förläggning  
för arbetstagare som är inbegripna i transport av passagerare i reguljär  
stadstransporttjänst)**

## RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

### om tillämpningen av bestämmelserna i direktiv 2003/88/EG (arbetstidens förläggning för arbetstagare som är inbegripna i transport av passagerare i reguljär stadstransporttjänst)

#### 1. INLEDNING

##### 1.1. Rättslig bakgrund

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden (nedan kallat ”direktivet”)<sup>1 2</sup> föreskrivs minimikrav för säkerhet och hälsa vid förläggningen av arbetstiden<sup>3</sup> i fråga om dygnsvila, raster, veckovila, begränsning av veckoarbetstiden, årlig semester samt former av nattarbete, skiftarbete och arbetsrytm.

Direktivets tillämpningsområde omfattar alla näringsgrenar inom såväl den offentliga som den privata sektorn<sup>4</sup>, utom när andra gemenskapsinstrument innehåller särskilda mer detaljerade föreskrifter om arbetstidens förläggning för vissa yrken eller arbeten<sup>5</sup>. Det finns för närvarande fyra sådana instrument<sup>6</sup> och bland dessa är direktiv 2002/15/EG<sup>7</sup> relevant för denna rapport. Det gäller ”mobila arbetstagare, anställda av ett transportföretag som är etablerat i en medlemsstat, vilka deltar i sådant mobilt arbete avseende vägtransporter som omfattas av förordning (EEG) nr 3820/85”. Den förordningen avser vägtransport utom transporter med ”fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer”<sup>8</sup>.

Direktivet reglerar därför arbetstiden för arbetstagare som är inbegripna i transport av passagerare i reguljär stadstransporttjänst och mobila arbetstagare om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Om linjens längd överstiger 50 kilometer är direktiv 2002/15/EG tillämpligt. Med tanke på skillnaderna i lagstiftningen är det viktigt att arbetstagarna omfattas av de rätta bestämmelserna eller av de bestämmelser som ger den högsta skyddsnivån.

---

<sup>1</sup> EGT L 299, 18.11.2003, s. 9

<sup>2</sup> Direktiv 2003/88/EG kodifierar rådets direktiv 93/104/EG av den 23 november 1993 (EGT L 307, 13.12.1993, s. 18) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/34/EG av den 22 juni 2000 (EGT L 195, 1.8.2000, s. 41).

<sup>3</sup> När det gäller arbetstagare som omfattas av direktiv 2003/88/EG kan man skilja mellan ”mobila arbetstagare” och andra arbetstagare. Mobila arbetstagare definieras som arbetstagare som är anställda som resande personal av företag som bedriver person- eller godstransport på väg, i luften eller via inre vattenvägar. Enligt artikel 20.1 i direktivet skall artiklarna 3, 4, 5 och 8 inte tillämpas på sådana arbetstagare.

<sup>4</sup> Artikel 1.3.

<sup>5</sup> Artikel 14.

<sup>6</sup> Rådets direktiv 1999/63/EG av den 21 juni 1999 (EGT L 167, 2.7.1999, s. 33);

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 (EGT L 302, 1.12.2000, s. 57);

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 (EGT L 80, 23.3.2002, s. 35);

Rådets direktiv 2005/47/EG av den 18 juli 2005 (EGT L 195, 27.7.2005, s. 15).

<sup>7</sup> EGT L 80, 23.3.2002, s. 35

<sup>8</sup> Artikel 4 i förordning (EEG) nr 3820/85.

## 1.2. Varför denna rapport?

I artikel 26 i direktivet föreskrivs följande: ”Senast den 1 augusti 2005 skall kommissionen, efter samråd med medlemsstaterna och med arbetsgivar- och arbetstagarparter på europeisk nivå, göra en översyn av hur bestämmelserna fungerar med avseende på arbetstagare som arbetar med transport av passagerare i reguljär stadstransporttjänst, i syfte att vid behov lägga fram lämpliga ändringar för att säkerställa ett enhetligt och adekvat tillvägagångssätt inom denna sektor”.

För att fullgöra denna skyldighet utarbetade kommissionen ett frågeformulär som skulle fyllas i av medlemsstaterna och arbetsmarknadens parter. I denna rapport ges en sammanfattning av de inlämnade svaren och en rad slutsatser dras om hur väl direktivets bestämmelser fungerat inom stadstransportsektorn.

## 2. ÖVERSIKT ÖVER NATIONELLA RAPPORTER

### 2.1. Österrike

Stadstransporttjänsten regleras genom avtal som slutits mellan stadsförvaltningar och kollektivtrafikföretag. Anställda vid privata buss- och tågbolag omfattas av federala kollektivavtal. Det kan också finnas kollektivavtal på företagsnivå.

Dessutom finns två rättsakter för reguljära stadstransporter; tåg- och spårvagnstrafik respektive vägtransporter av passagerare. Enligt den senare får undantag göras genom kollektivavtal, i enlighet med direktiv 2002/15/EG, i fråga om bestämmelserna om viloperioder per dag och vecka samt maximal veckoarbetstid.

Österrike har utvidgat tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 till att omfatta även bussförare inom reguljära stadstransporter. De österrikiska myndigheternas tolkning av "vägtransport" (artikel 1.1 i förordningen) inbegriper alla förare på allmän väg och därför omfattas alla sådana arbetstagare av direktiv 2002/15/EG (artikel 2.1 i förordningen).

### 2.2. Belgien

Det finns företag som tillhandahåller både stadstransporter och regionala transporter, vilket innebär att vissa linjer överstiger 50-kilometersgränsen.

Direktivets bestämmelser tillämpas inom stadstransportsektorn. I lagstiftningen görs ingen skillnad mellan vägtransporter och spårbunden trafik. Undantag får göras genom kollektivavtal som upphöjts till lag ("Arrêté royal"). Den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) är 38 timmar.

### 2.3. Cypern

Stadstransporter tillhandahålls och drivs av den privata sektorn (spårbunden trafik finns inte). Alla minimibestämmelser tillämpas genom de rättsakter som införts för genomförandet av direktivet. Inga undantag får göras med avseende på arbetstagare i stadstransporttjänst. På företagsnivå finns det dock kollektivavtal med mer förmånliga villkor (däremot finns det inga nationella eller regionala kollektivavtal inom sektorn). Den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) är 48 timmar.

## **2.4. Tjeckiska republiken**

I Tjeckiska republiken tillämpas alla minimibestämmelser inom stadstransportsektorn genom de rättsakter som införts för genomförandet av direktivet, oavsett transportmedel. Arbetstidens förläggning regleras av arbetslagen och genom särskild lagstiftning för arbetstid inom transportsektorn (körtider, viloperioder och raster). Kollektivavtal finns endast på företagsnivå.

Den maximala körtiden per dag för lastbils- och bussförare är nio timmar (men kan förlängas till tio timmar två gånger per vecka) och den totala körtiden får vara högst 90 timmar under en tvåveckorsperiod.

## **2.5. Danmark**

Stadstransportsektorn omfattas av nationella kollektivavtal utom när det gäller den kommunala busstrafiken i Odense och Århus, som omfattas av lokala avtal.

Kollektivavtal är inte obligatoriskt tillämpliga på alla bussföretag som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster. I praktiken måste dock nästan alla företag följa kollektivavtalet, eftersom kommunförvaltningen i samband med upphandling av kollektivtrafiktjänster i allmänhet kräver att anbudsgivaren skall följa det nationella kollektivavtal för sektorn.

För vissa spårbundna transporter och reguljära stadstransporter kan undantag göras från bestämmelserna om viloperioder per dag och vecka. Den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden (exklusive övertid) är 42 timmar eller i genomsnitt 37 timmar under en period av högst 16 veckor. Övertid kompenseras i allmänhet genom viloperioder.

## **2.6. Estland**

Stadstransporttjänster tillhandahålls av kommunförvaltningen. I lagstiftningen görs ingen skillnad mellan vägtransporter och spårbunden trafik. När det gäller vägtransporter omfattas stadstransportsektorn till största delen av ett nationellt kollektivavtal som är obligatorisk för alla företag inom vägtransportsektorn. När det gäller spårbunden trafik sluts kollektivavtal på företagsnivå.

Den maximala veckoarbetstiden är begränsad till 40 timmar. Den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) får inte vara längre än 48 timmar inom en referensperiod på fyra månader. Inom transportsektorn görs enskilda undantag främst när det gäller vägtransporter.

## **2.7. Finland**

Direktivet har genomförts genom arbetstidslagen, enligt vilken undantag från direktivets bestämmelser får göras genom kollektivavtal (som är obligatoriska för alla företag inom sektorn). Särskilda bestämmelser för körtid har införts när det gäller spårbunden trafik inom stadstransportsektorn. Enligt de finska myndigheterna är vissa bestämmelser i direktivet mindre lämpliga för sektorn för spårbundna transporter (t.ex. bestämmelserna om nattarbetande och säkerhetsgarantier).

Den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) för bussförare är 48 timmar inom en referensperiod på tolv månader. När det gäller tågpersonal finns inga formella gränser för den maximala veckoarbetstiden. Enligt nationella myndigheter är veckoarbetstiden (inklusive övertid) dock i praktiken högst 48 timmar.

## **2.8. Frankrike**

Direktivet har ännu inte genomförts helt inom stadstransportsektorn. (Två lagar kommer att införas som reglerar arbetstiden inom stadstransportsektorn och för Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP – buss och tunnelbana).

Enligt de bestämmelser i direktivet som redan genomförts kan undantag göras i fråga om raster, dygnsvila och veckovila. Liknande bestämmelser finns för vägtransporter och spårbunden trafik inom denna sektor. Körtiden regleras inte när det gäller stadstransporter.

Stadstransportsektorn omfattas av nationella branschavtal (som är tillämpliga på nationell nivå för alla företag i alla sektorer eller inom en viss sektor), av det nationella kollektivavtalet för stadstransportsektorn (obligatoriskt för alla företag inom stadstransportsektorn), av kollektivavtal som kompletterar det nationella kollektivavtalet för sektorn (obligatoriskt för företag som är medlemmar i de branschorganisationer som undertecknat avtalet, och frivilligt för andra företag) samt av avtal som sluts på företagsnivå.

RATP omfattas varken av det nationella kollektivavtalet för stadstransportsektorn eller av de kompletterande kollektivavtalen; istället gäller särskilda bestämmelser och interna kollektivavtal.

## **2.9. Tyskland**

På nationell nivå omfattas arbetstagarna inom stadstransportsektorn av allmänna arbetstidsbestämmelser. Anställda inom buss- och spårvägsnätet omfattas även av personalföreskrifter för förare.

Kollektivavtalen har olika tillämpningsområden och kan avse alla företag (spårbunden och icke-spårbunden trafik) eller endast vissa. Privata företag omfattas av regionala kollektivavtal (på delstatsnivå). Offentliga företag omfattas av ett nationellt kollektivavtal. Med få undantag har kollektivavtalen inte någon allmänt bindande verkan (de gäller endast de arbetsgivare och arbetstagare som är medlemmar i organisationer som undertecknat avtalet).

Det finns särskilda bestämmelser som reglerar arbetstiden för förare inom vägtransport. För förare på linjer som inte överstiger 50 kilometer gäller även bestämmelserna om körtid, raster och viloperioder i förordning (EEG) nr 3820/85.

Den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) får inte överstiga 48 timmar inom en referensperiod på tolv månader. Sedan 2004 är det enligt den tyska arbetstidslagen möjligt att överskrida arbetstidsgränserna om så fastställs i kollektivavtal och enligt överenskommelse med enskilda arbetstagare (enskilt undantag). Det är inte känt om man har utnyttjat denna möjlighet i kollektivavtalen inom stadstransportsektorn.

## **2.10. Grekland**

Stadstransportsektorn omfattas helt av antingen kollektivavtal eller arbetsföreskrifter. Företagen omfattas av ett nationellt kollektivavtal eller, i tillämpliga fall, av kollektivavtal på företagsnivå.

Enligt det nationella kollektivavtalet är den maximala veckoarbetstiden 40 timmar plus tre timmars övertid, såvida inte annat föreskrivs i ett kollektivavtal på företagsnivå. Referensperioden är vanligen en vecka.

## **2.11. Ungern**

Företag som tillhandahåller stadstransporttjänster omfattas av kollektivavtal på företagsnivå och i vissa fall på branschnivå.

Enligt ungersk lagstiftning skall dygnsvilan inom sektorn för reguljära stadstransporter uppfylla kraven i förordning (EEG) nr 3820/85. Den genomsnittliga maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) är 42–48 timmar, och referensperioden varierar (en månad, två månader eller kvartalsvis). Den maximala körtiden är elva timmar. Enskilda undantag görs enligt artikel 22.

## **2.12. Irland**

Det finns föreskrifter som främst är tillämpliga på nationell nivå och som kompletteras genom kollektivavtal på företagsnivå. Föreskrifterna i vägtrafiklagarna (Road Traffic Acts) är obligatoriska. Kollektivavtalen är däremot inte obligatoriska.

Enligt gällande lagstiftning skiljer sig bestämmelserna åt för reguljära vägtransporter av passagerare respektive spårbinden trafik. Med hänsyn till ekonomiska och sociala behov har man också infört särskilda bestämmelser för körtid inom reguljär stadstransporttjänst. Den maximala veckoarbetstiden beror på transportföretaget, men den övre gränsen är 48 timmar.

Undantag görs också när det gäller nattarbetets längd, hälsoundersökningar och omplacering av nattarbetande till dagarbete samt garantier för nattarbete.

## **2.13. Italien**

Enligt de rättsakter som införts för genomförandet av direktivet får undantag göras inom stadstransportsektorn om så föreskrivs i kollektivavtal. Det finns kollektivavtal på såväl nationell som regional nivå.

Den maximala veckoarbetstiden är 40 timmar. Undantag tillåts när det gäller reguljära vägtransporter av passagerare, förutsatt att veckogenomsnittet inte överstiger 48 timmar inklusive övertid. Mer förmånliga villkor kan fastställas i kollektivavtal. Referensperioden får inte överstiga 4 månader (sex eller tolv månader om så föreskrivs i kollektivavtal och om det behövs av tekniska eller arbetsorganisatoriska skäl).

## **2.14. Lettland**

Kollektivtrafiken består av buss, spårvagn och trådbuss (tunnelbana finns inte). Kollektivavtal finns på företagsnivå.

Den maximala veckoarbetstiden är 56 timmar (övertiden är begränsad till 144 timmar under en fyramånadersperiod).

Systemet följer inte alltid bestämmelserna om arbetstid och viloperioder. Enligt de lettiska myndigheterna beror detta på att det råder brist på förare och konduktörer. Myndigheterna anser att arbetstidsbestämmelserna för kollektivtrafiken bör anpassas till den faktiska marknadssituationen och att en övergångsperiod på minst tre år behövs för att man skall kunna följa bestämmelserna.

## **2.15. Litauen**

Arbetstidens förläggning regleras av arbetslagen och av en regeringsresolution enligt vilken undantag kan göras för stadstransporter på väg (tunnelbana finns inte).

Enligt den litauiska arbetslagstiftningen får alla sektorer sluta kollektivavtal på företagsnivå eller sektoriella, territoriella eller nationella kollektivavtal. För närvarande finns kollektivavtal på företagsnivå endast inom stadstransportsektorn. Det finns ingen uttömmande förteckning över dessa avtal, eftersom ingen offentlig institution får registrera kollektivavtal på företagsnivå. Enligt arbetslagen är kollektivavtal ogiltiga om de innehåller mindre förmånliga arbetsvillkor än vad som krävs i arbetslagen eller andra rättsakter.

Inom stadstransportsektorn är den maximala veckoarbetstiden 60 timmar, med en maximal genomsnittlig veckoarbetstid på 48 timmar och en referensperiod på fyra månader (sex månader om det finns objektiva skäl och efter samråd med arbetsmarknadens parter).

## **2.16. Luxemburg**

Stadstransportsektorn regleras genom ett kollektivavtal som omfattar alla bussförare och annan transportpersonal (obligatoriskt på nationell nivå för alla privata företag).

I Luxemburg omfattas alla bussförare i stadstrafik av kraven på maximal veckoarbetstid enligt förordning (EEG) nr 3820/85. Den maximala körtiden får därför inte vara längre än 90 timmar under en tvåveckorsperiod.

## **2.17. Malta**

Inom stadstransportsektorn är 80 % av arbetstagarna egenföretagare (spårbunden trafik finns inte). Man har inte slutit några kollektivavtal.

De maltesiska myndigheterna betonar vissa nationella särdrag: korta resor (högst 60 minuter), låga hastighetsgränser på vägarna, långa vänteperioder mellan enskilda resor och systemet med alternerande arbetsdagar och fridagar. Undantag görs i fråga om dygnsvila och raster. Enskilda undantag har införts.

## **2.18. Nederländerna**

För stadstransportsektorn gäller ett nationellt kollektivavtal. Vissa företag omfattas dock inte av avtalet, utan har egna kollektivavtal. Företagen kan också ha infört kompletterande regler. Hela sektorn omfattas således av kollektivavtal.

Reguljära vägtransporter av passagerare (busstrafik) regleras av en arbetstidsförordning som grundar sig på förordning (EEG) nr 3820/85 utom i fråga om raster; för dessa, liksom för reguljär passagerartransport med tunnelbana, spårvagn, pendeltåg och tåg gäller de bestämmelser som antagits för genomförandet av direktivet ("arbetstidslagen").

Den genomsnittliga veckoarbetstiden inom bussektorn är 48 timmar inom en referensperiod på 13 veckor (eller 26 veckor om så föreskrivs i kollektivavtal). När det gäller tunnelbana, spårvagn, pendeltåg och tåg är den genomsnittliga veckoarbetstiden 45 timmar (inklusive övertid) inom en referensperiod på 13 veckor (eller 48 timmar inom en referensperiod på 13 veckor om så föreskrivs i kollektivavtal).

## **2.19. Polen**

Det finns inga nationella eller regionala kollektivavtal inom stadstransportsektorn, men de allra flesta företagen har slutit kollektivavtal. Dessa avtal får inte innehålla mindre förmånliga villkor än de som föreskrivs i arbetslagen.

Bestämmelserna för förare inom stadstransport är desamma i arbetslagen och arbetstidslagstiftningen för förare. Enligt en artikel i arbetstidslagstiftningen tillåts dock i undantagsfall oregelbunden arbetstid för förare i reguljär stadstransporttjänst enligt ett fastställt körschema. Den maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) är 48 timmar.

## **2.20. Portugal**

Stadstransportsektorn regleras av de allmänna bestämmelserna i arbetslagen. Undantag tillåts inom denna sektor genom kollektivavtal på företagsnivå i fråga om dygnsvila, raster, veckovila, maximal veckoarbetstid och nattarbetets längd.

Den maximala genomsnittliga veckoarbetstiden (inklusive övertid) får vara högst 48 timmar inom en referensperiod som fastställs genom kollektivavtal, dock högst tolv månader (fyra eller sex månader när det gäller stadstransporter, om det inte finns något kollektivavtal).

## **2.21. Slovakien**

Kollektivavtal på företagsnivå omfattar alla arbetstagare inom stadstransportsektorn och innehåller bestämmelser med högre skyddsnivå. Det finns också ett branschtäckande kollektivavtal på högre nivå som är obligatoriskt för de arbetsgivare och fackliga organisationer som omfattas av det och som utvidgar och ändrar vissa bestämmelser i kollektivavtalen på företagsnivå.

Enligt arbetslagen får den maximala veckoarbetstiden inklusive övertid inte överstiga 48 timmar, jämnt fördelade över enskilda veckor. Arbetsgivare kan dock med arbetstagaren eller dennes representanter komma överens om en ojämn fördelning av arbetstiden under enskilda veckor inom en referensperiod på fyra månader.

## **2.22. Slovenien**

Den reguljära vägtransporttjänsten indelas i stadstrafik och förortstrafik. Slovenien betraktas som en enda region när det gäller vägtransporter. Eftersom stadstransporter inte tillhandahålls i alla kommuner anordnas transport mellan städer för medeldistanstrafik (5–50 km) och långdistanstrafik (över 50 km).

Den reguljära stadstransporttjänsten regleras genom två nationella kollektivavtal (för vägtransport av passagerare respektive spårbunden trafik) och genom kollektivavtal på företagsnivå som ger arbetstagarna ytterligare rättigheter. Bestämmelserna är olika för vägtransporter respektive spårbunden trafik. Den genomsnittliga veckoarbetstiden är 40 timmar och den maximala veckoarbetstiden får inte överstiga 48 timmar.

## **2.23. Spanien**

Stadstransportsektorn regleras genom den nationella arbetslagstiftningen och genom kollektivavtal på företagsnivå och på nationell nivå. De regionala myndigheterna



(”Autoridades Autonómicas”) ansvarar för vägtransporter på linjer som är kortare än 50 kilometer, medan de lokala myndigheterna ansvarar för stadstransporter.

Den genomsnittliga arbetstiden är 40 timmar inom en referensperiod på tolv månader, med högst 80 timmars övertid per år. Det finns inga särskilda bestämmelser för körtid när det gäller reguljära stadstransporter.

#### **2.24. Sverige**

Det finns ingen särskild lagstiftning för stadstransportsektorn. Den svenska arbetstidslagen tillämpas helt inom sektorn, vilket också är fallet inom de flesta andra sektorer. Arbetsmarknadens parter får dock göra undantag från lagen genom kollektivavtal, förutsatt att dessa avtal inte innehåller mindre förmånliga bestämmelser än direktivet. Det finns inga särskilda bestämmelser för körtid när det gäller reguljära stadstransporter, men sådana bestämmelser kan förekomma i kollektivavtal.

Kollektivavtal sluts både på nationell nivå och på företagsnivå. När det gäller spårbundna stadstransporter finns även lokala avtal. Kollektivavtalen är obligatoriska för företag som är medlemmar i de arbetsgivarorganisationer som undertecknat dem eller som själva har undertecknat ett kollektivavtal.

Den maximala sammanlagda veckoarbetstiden (inklusive normal arbetstid, övertid och jourtid) är 48 timmar för varje sjudagarsperiod och beräknas över en fyramånadersperiod. Beräkningsperioden kan förlängas till högst tolv månader genom kollektivavtal.

#### **2.25. Förenade kungariket**

Stadstransportsektorn regleras genom nationella föreskrifter och kollektivavtal på företagsnivå. Den maximala veckoarbetstiden (inklusive övertid) är 48 timmar, men enskilda undantag kan göras eftersom denna möjlighet införts i landet. Enligt de brittiska myndigheterna innebär de flesta kollektivavtalen på företagsnivå en veckoarbetstid på 35–45 timmar plus frivillig övertid.

### **3. ARBETSMARKNADENS PARTER**

Europeiska transportarbetarförbundet (ETF) anser att avsaknaden av mekanismer för effektiva och avskräckande sanktioner är ett stort problem, eftersom sådana sanktioner behövs för att man skall kunna se till att arbetstidsbestämmelserna följs. ETF anser också att tillämpningen av kollektivavtal bör vara obligatorisk för alla företag och arbetstagare inom stadstransportsektorn. I länder där det inte finns obligatoriska kollektivavtal på nationell nivå har antalet arbetstagare som inte omfattas av kollektivavtal ökat på grund av införandet av konkurrensutsatta anbudsförfaranden, utläggning på entreprenad och privatiseringar. Genomförandet av direktivet har såvitt man vet inom ETF inte medfört några problem för sektorn. Det beror troligen på dess särdrag, eftersom sektorn ges stor flexibilitet genom de undantag som kan göras enligt artikel 17.3. ETF framhåller att det finns två faktorer som medför betydande arbetsmiljöproblem: avsaknaden av kvantitativ definition av minimivillkor för ”tillräcklig vila” och den utbredda användningen av enskilda undantag bland bussförare inom reguljär stadstransporttjänst i Förenade kungariket.

Internationella kollektivtrafikunionen (UITP) anser att direktivets bestämmelser är lämpliga för stadstransportsektorn. UITP betonar särskilt att det är nödvändigt att behålla de undantag

som kan göras enligt artikel 17.3 led c viii för att säkerställa ”kontinuitet i servicen eller produktionen”.

#### 4. SLUTSATSER

Den reguljära stadstransportsektorn regleras på nationell och/eller regional nivå genom bestämmelser och strukturer som varierar mellan medlemsstaterna. I många länder gäller olika bestämmelser och kollektivavtal för vägtransporter respektive spårbundna transporter.

Arbetstagarna i stadstransporttjänst ges vanligen en högre skyddsnivå än minimikraven i direktivet.

I de flesta medlemsstaterna omfattas arbetstagarna inom sektorn av kollektivavtal, vars tillämpningsområde varierar mellan länderna. Kollektivavtalen täcker vanligen alla aspekter på förhållandet mellan arbetstagare och arbetsgivare. Kollektivavtalen finns på nationell nivå, regional nivå och/eller företagsnivå beroende på medlemsstaten.

I några medlemsstater har flera nationella rättsakter antagits för genomförandet av direktivet. I sådana fall finns ofta separat nationell lagstiftning för bussförare. Flera medlemsstater har också utvidgat bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 till att omfatta även bussförare inom reguljär stadstransporttjänst. För närvarande är det dock inte klart om alla bestämmelser i direktiv 2002/15/EG tillämpas.

Om stadstransporttjänster och regionala transporttjänster tillhandahålls av samma företag är det inte alltid klart om förordning (EEG) nr 3820/85 och direktiv 2002/15/EG skall tillämpas på arbetstagare vars linjer överstiger 50 kilometer. Om dessa rättsakter inte tillämpas på arbetstagare som ingår i deras tillämpningsområde innebär det en överträdelse av gemenskapsrätten, eftersom dessa särskilda rättsakter ger en högre skyddsnivå än direktivet.

I vissa fall förefaller man ha kombinerat bestämmelserna i förordning (EEG) nr 3820/85 och direktiv 2002/15/EG med direktivets mer allmänna möjligheter att göra undantag.

I vissa medlemsstater tillåter den nationella lagstiftningen en referensperiod på tolv månader för beräkning av genomsnittlig maximal veckoarbetstid, vilket är i strid med direktivet.

Fem medlemsstater har utnyttjat möjligheten att göra enskilda undantag (Estland, Tyskland, Ungern, Malta och Förenade kungariket). Dessa länder har dock infört denna möjlighet mer allmänt och inte enbart för stadstransportsektorn.

Varken arbetstagarnas eller arbetsgivarnas organisationer har begärt en översyn av gällande bestämmelser för sektorn. Arbetstagarorganisationerna betonar att det varit svårt att genomföra bestämmelserna eftersom effektiva sanktioner saknas. De anser att man bör arbeta för att införa sådana sanktioner för att inte äventyra sektorns utveckling.

Sammanfattningsvis kan det sägas att bestämmelserna i direktivet förefaller vara lämpliga för stadstransportsektorn och att man inte har stött på några större problem. Endast en medlemsstat (Lettland) har rapporterat att man haft svårt att följa vissa bestämmelser i direktivet, nämligen i fråga om maximal veckoarbetstid.

Kommissionen anser inte att det behövs några ändringar av bestämmelserna om arbetstidens förläggning för arbetstagare som är inbegripna i transport av passagerare i reguljär

stadstransporttjänst. Kommissionen kommer att undersöka de fall som beskrivs ovan där man haft svårt att följa gemenskapslagstiftningen – särskilt direktivets bestämmelser – och kommer att fullgöra sina uppgifter enligt fördraget.