



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 7.7.2006
KOM(2006) 371 endelig

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

**om gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2003/88/EF
(tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere, der er beskæftiget med
rutebefordring af passagerer i byer)**

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

om gennemførelsen af bestemmelserne i direktiv 2003/88/EF (tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere, der er beskæftiget med rutebefordring af passagerer i byer)

1. INDLEDNING

1.1. Lovgrundlag

I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden (i det følgende omtalt som "direktivet")^{1 2} er der fastlagt minimumsforskrifter for sikkerhed og sundhed i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden for arbejdstagere³, der dækker daglig hviletid, pauser, ugentlig hviletid, maksimal ugentlig arbejdstid, årlige ferier samt aspekter i forbindelse med natarbejde, skifteholdsarbejde og arbejdsrytme.

Direktivet finder anvendelse på alle former for private og offentlige aktiviteter⁴, med undtagelse af de områder, hvor andre fællesskabsinstrumenter indeholder mere specifikke forskrifter vedrørende tilrettelæggelse af arbejdstiden for visse former for beskæftigelse eller erhvervsvirksomhed⁵. I øjeblikket findes der fire sådanne instrumenter⁶, af hvilke et direktiv, 2002/15/EF⁷, er relevant for denne rapport. Dette direktiv gælder for "*mobile arbejdstagere, som er beskæftiget af virksomheder, der er etableret i en medlemsstat og deltager i vejtransportaktiviteter, som er omfattet af forordning (EØF) nr. 3820/85*". Denne forordning gælder for transport ad vej, men udelukker "*køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 kilometer*"⁸.

Der er derfor i direktivet fastsat bestemmelser vedrørende arbejdstiden for arbejdstagere, der er beskæftiget med rutebefordring af passagerer i byer, og for mobile arbejdstagere, når strækningen ikke overstiger 50 kilometer. Når strækningen overstiger 50 km, finder direktiv 2002/15/EF anvendelse. I betragtning af de forskellige bestemmelser er det vigtigt, at arbejdstagerne dækkes af de rigtige eller i hvert tilfælde af de mest beskyttende bestemmelser.

¹ EFT L 299 af 18.11.2003, s. 9.

² Direktiv 2003/88/EF kodificerer Rådets direktiv 93/104/EF af 23. november 1993 (EFT L 307 af 13.12.1993, s. 18) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/34/EF af 22. juni 2000 (EFT L 195 af 1.8.2000, s. 41).

³ For arbejdstagere, der dækkes af direktiv 2003/88/EF, kan der skelnes mellem "mobile arbejdstagere" og andre arbejdstagere. Mobile arbejdstagere defineres som arbejdstagere, der er en del af rejsende eller flyvende personale, som er ansat af en virksomhed, der udfører passager- eller godstransport ad vej, ad luftvej eller ad indre vandveje. I henhold til artikel 20, stk. 1, i direktivet, finder artikel 3, 4, 5 og 8 ikke anvendelse på mobile arbejdstagere.

⁴ Artikel 1, stk. 3.

⁵ Artikel 14.

⁶ Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 (EFT L 167 af 2.7.1999, s. 33), Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 (EFT L 302 af 1.12.2000, s. 57), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 (EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35), Rådets direktiv 2005/47/EF af 18. juli 2005 (EFT L 195 af 27.7.2005, s. 15).

⁷ EFT L 80 af 23.3.2002, s. 35.

⁸ Artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3820/85.

1.2. Hvorfor udarbejdes denne rapport?

I artikel 26 i direktivet er det fastlagt, at "*senest den 1. august 2005 vurderer Kommissionen efter høring af medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter på europæisk plan, hvordan bestemmelserne fungerer for arbejdstagere, der er beskæftiget med rutebefordring af passagerer i byer, med henblik på om nødvendigt at foreslå passende ændringer, der kan sikre en sammenhængende og hensigtsmæssig strategi i denne sektor*".

For at opfylde denne forpligtelse udarbejdede Kommissionen et spørgeskema, som medlemsstaterne og arbejdsmarkedets parter skulle udfylde. Denne rapport giver en oversigt over de modtagne svar og fremlægger nogle konklusioner med hensyn til, hvor egnede direktivets bestemmelser er for sektoren kollektiv trafik i byer.

2. OVERSIGT OVER NATIONALE RAPPORTER

2.1. Østrig

Bestemmelser om den kollektive trafik i byer fastlægges i aftaler mellem de kommunale myndigheder og kommunale trafikselskaber. Arbejdstagere i private bus- og togselskaber er dækket af nationale kollektive aftaler. Der kan også findes kollektive aftaler på virksomhedsniveau.

Herudover finder to love anvendelse på kollektiv trafik i byer, den ene for tog og sporvogne og den anden for befordring ad vej. Sidstnævnte lov giver mulighed for undtagelser i overensstemmelse med både direktiv 2003/88/EF og 2002/15/EF med hensyn til bestemmelser vedrørende daglig hviletid, ugentlig hviletid og den maksimale ugentlige arbejdstid, hvis dette er fastlagt således i kollektive aftaler.

Østrig har udvidet anvendelsen af forordning (EØF) nr. 3820/85 til buschauffører, der er beskæftiget med rutebefordring af passagerer i byer. De østrigske myndigheder fortolker "vejtransport" (artikel 1, stk. 1, i forordningen) som dækkende alle chauffører, der kører på offentlige veje, og sådanne arbejdstagere betragtes derfor som værende dækket af direktiv 2002/15/EF (artikel 2, stk. 1 i forordningen).

2.2. Belgien

Der findes selskaber, der står for både kollektiv trafik i byer og regional kollektiv trafik, og nogle faste ruter overskrider derfor grænsen på 50 kilometer.

Bestemmelserne i direktivet finder anvendelse inden for kollektiv trafik i byer. Der er ingen forskelle med hensyn til bestemmelserne vedrørende transport ad vej og med jernbane. Undtagelser er tilladt på grundlag af en kollektiv aftale, hvis denne gøres obligatorisk med en kongelig forordning ("Arrêté royal"). Den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid (inklusive overtimer) er på 38 timer.

2.3. Cypern

Det er den private sektor, som står for og driver den kollektive trafik i byer (der findes ingen befordring med jernbaner). Alle minimumsbestemmelser finder anvendelse ved gennemførelsen af direktivet i nationale love. Der findes ingen undtagelsesbestemmelser med hensyn til arbejdstagere, som er beskæftiget i den kollektive trafik i byer. Men kollektive

aftaler omfatter mere favorable bestemmelser og finder anvendelse på virksomhedsniveau (der findes ingen nationale eller regionale kollektive aftaler inden for denne sektor). Den maksimale ugentlige gennemsnitlige arbejdstid (inklusive overtimer) er på 48 timer.

2.4. Tjekkiet

I Tjekkiet finder alle minimumsbestemmelser for kollektiv trafik i byer anvendelse, efter at direktivet er blevet gennemført i den nationale lovgivning, uanset hvilken form for transport der anvendes. Tilrettelæggelse af arbejdstiden er fastlagt i arbejdsloven og særlige love, der finder anvendelse for arbejdstiden inden for den kollektive trafik (køretider, hviletid og pauser af hensyn til sikkerheden). Kollektive aftaler finder kun anvendelse på virksomhedsniveau.

Med hensyn til køretid har lastbilchauffører eller buschauffører en daglig køretid på højst 9 timer (to gange om ugen kan køretiden udvides til 10 timer), og den samlede køretid må ikke overstige 90 timer inden for to sammenhængende uger.

2.5. Danmark

Sektoren kollektiv trafik i byer dækkes af nationale kollektive aftaler med undtagelse af den kommunale buskørsel i Odense og Århus, som falder ind under lokale kommunale aftaler.

Kollektive aftaler finder ikke obligatorisk anvendelse på alle busselskaber, der står for kollektiv trafik. Men i praksis skal næsten alle selskaber efterleve bestemmelserne i en kollektiv aftale, fordi de kommunale myndigheder generelt fastlægger krav om overholdelse af bestemmelserne i nationale kollektive aftaler for sektoren som en forudsætning ved offentlige udbud om transport.

Nogle aktiviteter ved jernbaner og rutebefordring i byer kan være undtaget fra bestemmelserne om daglige og ugentlige hviletider. Den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid (eksklusive overtimer) kan ikke overstige 42 timer eller 37 som et gennemsnit i et tidsrum, der ikke overstiger 16 uger. Overtimer kompenseres normalt med hviletid.

2.6. Estland

Den kollektive trafik i byer organiseres af de kommunale myndigheder. Der findes ikke nogen lovmæssige forskelle mellem bus og jernbane. Langt størstedelen af den kollektive trafik i byer dækkes af en national kollektiv aftale, som er obligatorisk for alle selskaber, der arbejder inden for vejtransportsektoren. De kollektive aftaler inden for jernbanesektoren indgås på virksomhedsniveau.

Den maksimale ugentlige arbejdstid er begrænset til 40 timer. Den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid (inklusive overtimer) kan ikke overstige 48 timer inden for en referenceperiode på fire måneder. Inden for den kollektive trafik anvendes individuelle aftaler hovedsagelig i forbindelse med transport ad landevej.

2.7. Finland

Direktivet er blevet gennemført med "loven om arbejdstid", som tillader undtagelser fra direktivets bestemmelser i kollektive aftaler (der er obligatoriske for alle selskaber inden for sektoren). Særlige bestemmelser finder anvendelse på køretiden inden for jernbanedriften i den kollektive trafik i byer. Ifølge de finske myndigheder egner nogle af bestemmelserne i

direktivet sig mindre godt for jernbanesektoren (f.eks. bestemmelsen om natarbejde og sikkerhedsgarantier).

Den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid (inklusive overtimer) for de ansatte i busser er 48 timer med en referenceperiode på 12 måneder. Der findes ingen formelle grænser for den maksimale ugentlige arbejdstid for de ansatte inden for togdriften. Men ifølge de nationale myndigheder overstiger den gennemsnitlige arbejdstid (inklusive overtimer) i praksis ikke 48 timer om ugen.

2.8. Frankrig

Gennemførelsen af direktivet om den kollektive trafik i byer er endnu ikke afsluttet. (To dekretter er ved at blive vedtaget, og her vil der blive fastlagt bestemmelser for arbejdstiden inden for sektoren kollektiv trafik i byer og for RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens (bus og metro)).

De bestemmelser i direktivet, som allerede er gennemført i fransk lovgivning, giver mulighed for undtagelser, især vedrørende pauser, daglig hviletid og ugentlig hviletid. Lignende bestemmelser finder anvendelse på vej- og jernbanekørsel inden for sektoren. Der er ikke fastsat bestemmelser for køretid i den kollektive trafik i byer.

Den kollektive trafik i byer dækkes af tværfaglige nationale kollektive aftaler (der finder anvendelse på nationalt niveau i alle selskaber i alle sektorer eller i en på forhånd udpeget sektor), af den nationale kollektive aftale for den kollektive trafik i byer (obligatorisk for alle selskaber inden for sektoren kollektiv trafik i byer), af kollektive aftaler, der supplerer den nationale sektoraftale (som er obligatorisk for virksomheder, der er medlemmer af de underskrivende erhvervsorganisationer, og frivillig for andre virksomheder) og af aftaler på virksomhedsniveau.

RATP er ikke omfattet af den nationale kollektive aftale for kollektiv trafik i byer eller de supplerende kollektive aftaler, men af særlige bestemmelser og interne kollektive aftaler.

2.9. Tyskland

På nationalt niveau er arbejdstagere inden for sektoren kollektiv trafik i byer underkastet de generelle bestemmelser vedrørende arbejdstid. Ansatte i bus- og sporvognsselskaber er ligeledes omfattet af bestemmelser for ansatte, der udfører kørsel.

Kollektive aftalers dækningsområde varierer og kan finde anvendelse på alle operatører (jernbane og ikke-jernbane) eller nogle enkelte områder. Private selskaber er omfattet af regionale kollektive aftaler (på delstatsniveau). Offentlige selskaber dækkes af en national kollektiv aftale. På nær nogle få undtagelser har kollektive aftaler ikke en generel bindende karakter (de finder kun anvendelse på de arbejdsgivere og ansatte, som er medlemmer af de underskrivende organisationer).

Der findes særlige bestemmelser vedrørende arbejdstid for chauffører inden for transport ad landevej. Chauffører på ruter, der ikke overstiger 50 kilometer, er ligeledes omfattet af bestemmelser om køretid, pauser og hviletid, som krævet i forordning (EØF) nr. 3820/85.

Den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid (inklusive overtimer) kan ikke overstige 48 timer inden for en referenceperiode på 12 måneder. Siden 2004 har den tyske lov om arbejdstid tilladt overskridelser af arbejdstidsgrænserne, hvis dette er fastlagt i kollektive

aftaler, afhængigt af den enkelte arbejdstagers aftale (individuel opt-out aftale). Det vides ikke, om der i de kollektive aftaler for kollektiv trafik i byer er gjort brug af denne mulighed.

2.10. Grækenland

Sektoren kollektiv trafik i byer dækkes fuldstændigt enten af kollektive aftaler eller af arbejdstidsbestemmelser. Selskaberne dækkes af en national kollektiv aftale eller i visse tilfælde af kollektive aftaler på virksomhedsniveau.

I henhold til den nationale kollektive aftale er den maksimale ugentlige arbejdstid på 40 timer plus tre timer overtid, medmindre der i en kollektiv aftale på virksomhedsniveau helt specifikt er fastsat noget andet. Referenceperioden er normalt en uge.

2.11. Ungarn

Selskaber, der står for den kollektive trafik i byer, er dækket af kollektive aftaler på virksomhedsniveau, og i nogle tilfælde for enkelte områder.

I den ungarske lovgivning er der krav om daglig hviletid ved kollektiv trafik i byer for at imødekomme kravene i forordning (EØF) nr. 3820/85. Den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid (inklusive overtimer) ligger på mellem 42 og 48 timer, og længden af referenceperioden varierer (en måned, to måneder eller tre måneder). Den maksimale køretid er begrænset til 11 timer. Muligheden for en individuel opt-out aftale i henhold til artikel 22 finder anvendelse.

2.12. Irland

Der findes bestemmelser, som især finder anvendelse på nationalt niveau, og som suppleres med visse kollektive aftaler på virksomhedsniveau. De bestemmelser, der er fastlagt i Road Traffic Acts (love om vejtrafik), er obligatoriske. De kollektive aftaler er ikke obligatoriske.

Bestemmelser for kollektiv trafik ad landevej adskiller sig fra bestemmelserne for kollektiv trafik med jernbane på grund af forskelle i de eksisterende lovrammer. Særlige bestemmelser finder også anvendelse for køretiden inden for sektoren kollektiv trafik i byer på grundlag af økonomiske og sociale behov. Den maksimale ugentlige arbejdstid afhænger af transportudbyderen, men er underlagt en begrænsning på 48 timer.

Endelig finder generelle undtagelser anvendelse på varigheden af natarbejde, helbredsrunderinger og overførsel fra natarbejde til dagarbejde samt garantier for natarbejde.

2.13. Italien

Foranstaltningerne til gennemførelse af direktivet omfatter undtagelsesbestemmelser inden for sektoren kollektiv trafik i byer, når dette er fastlagt således i kollektive aftaler. Kollektive aftaler finder anvendelse på nationalt og regionalt niveau.

Den maksimale ugentlige arbejdstid er på 40 timer. Der er mulighed for undtagelsesbestemmelser med hensyn til kollektiv trafik ad landevej, forudsat at det ugentlige gennemsnit ikke overstiger 48 timer inklusive overtid. Kollektive aftaler kan fastlægge mere favorable bestemmelser. Referenceperioden kan ikke overstige fire måneder (seks eller 12 måneder, hvis dette er fastlagt således i kollektive aftaler grundet tekniske hensyn eller tilrettelæggelsen af arbejdet).

2.14. Letland

Den kollektive trafik sker med bus, sporvogn eller trolleybus (der findes ikke kollektiv jernbanetrafik i byerne). Kollektive aftaler finder anvendelse på virksomhedsniveau.

Den maksimale ugentlige arbejdstid er på 56 timer pr. uge (overtid er begrænset til 144 timer inden for en firemånedersperiode).

Dette system opfylder under visse omstændigheder ikke bestemmelserne vedrørende arbejdstid og hviletid. Ifølge de lettiske myndigheder skyldes dette mangel på chauffører og kønduktører. De lettiske myndigheder fremfører, at arbejdstidsbestemmelserne for kollektiv trafik bør tilpasses den reelle markedssituation, og at en overgangsperiode på mindst tre år vil være nødvendig, for at bestemmelserne kan overholdes.

2.15. Litauen

Tilrettelæggelsen af arbejdstiden er fastlagt i arbejdsloven og i en beslutning fra regeringen, der tillader undtagelsesbestemmelser for kollektiv trafik ad vej i byer (der findes ikke kollektiv jernbanetrafik i byerne).

I den litauiske arbejdslovgivning er der for alle sektorer fastlagt mulighed for at indgå kollektive aftaler på virksomhedsniveau, på sektorniveau, på regionalt eller nationalt niveau. I øjeblikket findes der kun kollektive aftaler for virksomheder inden for sektoren kollektiv trafik i byer. Der findes ikke en udtømmende liste over disse aftaler, da ingen offentlig institution har ret til at registrere kollektive aftaler på virksomhedsniveau. I henhold til arbejdslovgivningen er kollektive aftaler ugyldige, hvis de tillader mindre gunstige arbejdsvilkår end de ved arbejdsloven eller andre lovgivningsinstrumenter fastlagte.

Inden for sektoren kollektiv trafik i byer er den maksimale ugentlige arbejdstid på 60 timer, med en maksimal ugentlig gennemsnitlig arbejdstid på 48 timer og med en referenceperiode på fire måneder (seks måneder, hvis der er objektive grunde herfor, og hvis det sker, efter at de interesserede arbejdsmarkedsparter er blevet hørt).

2.16. Luxembourg

Sektoren kollektiv trafik i byer reguleres med en kollektiv aftale, der gælder for buschauffører og ikke-fastansatte arbejdstagere (obligatorisk på nationalt niveau for alle private selskaber).

I Luxembourg er kravet i forordning (EØF) nr. 3820/85 med hensyn til den maksimale ugentlige arbejdstid udstrakt til alle buschauffører inden for kollektiv trafik i byer. Den maksimale køretid kan således ikke overstige 90 timer i en tougersperiode.

2.17. Malta

Inden for den kollektive trafik i byer er 80 % af arbejdstagerne selvstændige (der findes ikke jernbanetransport). Der findes ingen kollektive aftaler.

De maltesiske myndigheder understreger visse aspekter, der er specielle for Malta: den korte varighed af rejserne (højest 60 minutter), lave hastighedsgrænser på vejene, lange rådighedsvagter mellem de enkelte ture og et system med skifteholdsarbejde med skiftevis fridag og arbejdsdag. Undtagelsesbestemmelser er tilladt med hensyn til daglig hviletid og pauser. Man har gennemført muligheden for individuelle opt-out aftaler.

2.18. Nederlandene

Sektoren kollektiv trafik i byer er omfattet af en national kollektiv aftale. Men nogle selskaber er ikke dækket af denne og har deres egne kollektive aftaler. Endvidere kan selskaber have supplerende bestemmelser, der går videre eller komplimenterer disse aftaler. Hele sektoren er således dækket af kollektive aftaler.

For kollektiv personbefordring ad vej (bus) gælder en forordning om arbejdstid, der bygger på forordning (EØF) nr. 3820/85, med undtagelser af pauser, der ligesom i kollektiv trafik med metro, sporvogn, letbane og tog er omfattet af bestemmelserne til gennemførelse af direktivet i lovgivningen ("loven om arbejdstid").

Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid inden for bussektoren er 48 timer inden for en referenceperiode på 13 uger (26 uger, når det er fastlagt således i en kollektiv aftale). Med hensyn til metro, sporvogn, letbane og tog er den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid 45 timer (inklusive overtid) inden for en referenceperiode på 13 uger (48 timer inden for en referenceperiode på 13 uger, når det er fastlagt således i en kollektiv aftale).

2.19. Polen

Der findes ingen nationale eller regionale kollektive aftaler, som gælder for sektoren kollektiv trafik i byer, men størstedelen af selskaberne har kollektive aftaler. Det er ikke tilladt at have mindre gunstige ordninger i disse aftaler, end hvad der gælder i henhold til arbejdsloven.

Der er ikke forskel på bestemmelserne for chauffører inden for den kollektive trafik i byer i arbejdsloven og lovgivningen om chaufførernes arbejdstid. Men en artikel i lovgivningen om arbejdstid tillader i særlige tilfælde en ordning med uregelmæssige arbejdstider for chauffører i kollektiv trafik i byer i henhold til et på forhånd fastlagt vagtskema. Den maksimale ugentlige arbejdstid (inklusive overtid) er 48 timer.

2.20. Portugal

For sektoren kollektiv trafik i byer gælder de almindelige bestemmelser i arbejdsloven. Undtagelsesbestemmelser for sektoren kollektiv trafik i byer er tilladt i kollektive aftaler på virksomhedsniveau med hensyn til daglig hviletid, pauser, ugentlig hviletid, den maksimale ugentlige arbejdstid og natarbejdets længde.

Den maksimale gennemsnitlige ugentlige arbejdstid (inklusive overtimer) kan ikke overstige 48 timer inden for en referenceperiode, som skal fastlægges i en kollektiv aftale, og som ikke må overstige 12 måneder (fire eller seks måneder for kollektiv trafik i byer, hvor der ikke findes en kollektiv aftale).

2.21. Slovakiet

Kollektive aftaler, som er indgået på virksomhedsniveau, gælder fuldt ud for ansatte inden for den kollektive transport i byer og omfatter mere omfattende bestemmelser om beskyttelse. Herudover findes der en overordnet kollektiv aftale, som dækker hele den økonomiske sektor, og som er obligatorisk for alle arbejdsgivere og fagforeninger, der er omfattet heraf, og i denne udvides og ændres visse bestemmelser i de kollektive aftaler, der er indgået på virksomhedsniveau.

I henhold til arbejdsloven kan den maksimale ugentlige arbejdstid inklusive overtimer ikke overstige 48 timer, fordelt ligeligt på de enkelte uger. Arbejdsgiveren kan dog efter aftale med arbejdstagerens repræsentanter eller med arbejdstageren tilrettelægge arbejdstiden ujævnt for de enkelte uger inden for en referenceperiode på fire måneder.

2.22. Slovenien

Kollektiv trafik ad vej opdeles i kørsel i byer og forstæder. Slovenien ses som én enkelt region med hensyn til vejtransport. Eftersom der ikke findes kollektiv trafik i alle kommuner, dækker befording mellem byer kørsel i en afstand mellem fem og 50 kilometer og også længere afstande (mere end 50 kilometer).

For den kollektive trafik i byer gælder to nationale kollektive aftaler (for personbefordring ad vej og med jernbane) og kollektive aftaler på virksomhedsniveau, der omfatter mere vidtgående rettigheder for arbejdstagerne. Bestemmelserne varierer afhængigt af, om det er personbefordring ad vej eller med jernbane. Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid er 40 timer, og den maksimale ugentlige arbejdstid kan ikke overstige 48 timer.

2.23. Spanien

Bestemmelser for sektoren kollektiv trafik i byer er fastlagt i den nationale arbejdslovgivning, i kollektive aftaler på virksomhedsniveau og på nationalt niveau. Ansvar for kollektiv trafik ad landevej på ruter på under 50 kilometer hører under ansvarsområdet for "Autoridades Autonómicas", mens det er de lokale myndigheder, der har ansvaret for passagerbefordring i byområder.

Den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid er 40 timer inden for en referenceperiode på 12 måneder og højst 80 timer overtid pr. år. Der findes ingen særlige bestemmelser med hensyn til køretid inden for kollektiv trafik i byer.

2.24. Sverige

Der findes ikke nogen speciel lovgivning for sektoren kollektiv trafik i byer. Den svenske lov om arbejdstid finder fuldt ud anvendelse i denne sektor, ligesom den gør det for de fleste andre sektorer. Men det er muligt for arbejdsmarkedets parter at fastlægge undtagelser fra loven i form af kollektive aftaler, forudsat at disse ikke omfatter mindre gunstige bestemmelser end de i direktivet fastlagte. Der findes ingen særlige bestemmelser vedrørende køretid inden for kollektiv trafik i byer, men der kan være sådanne i kollektive aftaler.

Kollektive aftaler indgås på nationalt niveau og på virksomhedsniveau. Med hensyn til kollektiv trafik med jernbane underskrives aftalerne også på lokalt niveau. Kollektive aftaler er obligatoriske for de selskaber, der er medlemmer af arbejdsgiverorganisationerne eller har underskrevet egne kollektive aftaler.

Den maksimale samlede ugentlige arbejdstid (inklusive normal arbejdstid, overtid og tilkaldevagter) er 48 timer for hver syvdagesperiode, beregnet over en firemånedersperiode. Denne periode kan udvides op til 12 måneder gennem kollektive aftaler.

2.25. Det Forenede Kongerige

Sektoren kollektiv trafik i byer reguleres med nationale forordninger og med kollektive aftaler på virksomhedsniveau. Den maksimale ugentlige arbejdstid er på 48 timer (inklusive overtid)

og finder anvendelse med forbehold for individuelle opt-out aftaler, som er blevet gennemført i Det Forenede Kongerige. Ifølge myndighederne i Det Forenede Kongerige omfatter kollektive aftaler på virksomhedsniveau en arbejdsuge på mellem 35 og 45 timer samt frivilligt overarbejde.

3. ARBEJDSMARKEDETS PARTER

Ifølge Det Europæiske Transportarbejderforbund (ETF) er det et stort problem, at der mangler mekanismer til effektive og afskrækkende sanktioner, hvilket ifølge ETF er nødvendigt for at sikre, at bestemmelser vedrørende arbejdstid håndhæves. Endvidere kræver ETF, at kollektive aftaler anvendes obligatorisk i alle virksomheder og for alle arbejdstagere, som arbejder inden for sektoren kollektiv trafik i byer. Med indførelsen af åbne udbud, underentrepriser og privatisering er antallet af arbejdstagere, som ikke er dækket af kollektive aftaler, steget i de lande, hvor der ikke findes obligatoriske kollektive aftaler på nationalt niveau. Endelig oplyste ETF, at, så vidt man var underrettet, havde gennemførelsen af direktivet ikke medført nogen problemer for sektoren. Dette synes at skyldes direktivets særlige bestemmelser, såsom artikel 17, stk. 3, der tillader undtagelsesbestemmelser, hvilket giver en stor fleksibilitet i sektoren. Ikke desto mindre fremhævede ETF to elementer, der forårsagede store problemer inden for sikkerhed og sundhed: manglen på en kvantitativ definition af minimumsstandarder for "passende hviletid" og den udbredte anvendelse af individuelle opt-out aftaler blandt buschauffører i den kollektive trafik i Det Forenede Kongerige.

Den Internationale Sammenslutning for Kollektiv Trafik (UITP) mener, at direktivets bestemmelser er hensigtsmæssige inden for sektoren kollektiv trafik i byer. UITP understreger især nødvendigheden af at fastholde de undtagelsesbestemmelser, der tillades i artikel 17, stk. 3, litra c), nr. viii), nemlig at "sikre kontinuerlige ydelser eller vedvarende produktion".

4. KONKLUSIONER

Sektoren kollektiv trafik i byer reguleres på nationalt og/eller regionalt niveau med bestemmelser og strukturer, der varierer afhængigt af medlemsstaten. I mange lande er der forskelle i lovgivningen og/eller i de kollektive aftalers anvendelse, afhængigt af om transporten sker ad vej eller med jernbane.

Generelt er niveauet for den beskyttelse, arbejdstagere indenfor kollektiv trafik i byer har, højere end direktivets minimumskrav.

I de fleste af medlemsstaterne er arbejdstagere inden for den kollektive trafik i byer dækket af kollektive aftaler, hvis dækningsområde varierer fra land til land. Disse aftaler dækker generelt alle aspekter af forholdet mellem arbejdstager og arbejdsgiver. Kollektive aftaler gælder nationalt, på regionalt niveau og/eller på virksomhedsniveau, afhængigt af medlemsstaten.

I flere medlemsstater er direktivet blevet gennemført ved hjælp af forskellige nationale lovgivningstiltag. Når dette er tilfældet, findes der ofte en særskilt national lovgivning for buschauffører. Herudover har nogle medlemsstater også ladet bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 gælde for buschauffører, der er beskæftiget med rutebefordring af passagerer i byer. Ikke desto mindre er det i øjeblikket ikke klart, om alle bestemmelserne i direktiv 2002/15/EF finder anvendelse.

I tilfælde, hvor kollektiv trafik i byer og regional kollektiv trafik udbydes af samme selskab, er det ikke altid klart, om det er forordning (EØF) nr. 3820/85 eller direktiv 2002/15/EF, der finder anvendelse på arbejdstagere, hvis rute overstiger 50 kilometer. En manglende anvendelse af disse lovbestemmelser på arbejdstagere, der er dækket af deres dækningsområde, udgør en krænkelse af fællesskabslovgivningen, eftersom disse specifikke lovinstrumenter yder større beskyttelse end direktivet.

I nogle tilfælde synes bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 3820/85 og direktiv 2002/15/EF at blive kombineret med de større muligheder for undtagelsesbestemmelser, som er tilladt i direktivet.

Herudover giver nogle medlemsstaters lovgivning i modsætning til direktivet mulighed for en referenceperiode på 12 måneder ved beregningen af den gennemsnitlige maksimale ugentlige arbejdstid.

Fem medlemsstater har oplyst, at de har gennemført en mulighed for en individuel op-out løsning (Tyskland, Estland, Ungarn, Malta og Det Forenede Kongerige). Men alle disse medlemsstater anvender den generelt og ikke specifikt for sektoren kollektiv trafik i byer.

Hverken fagforeninger eller arbejdsgiverrepræsentanter har krævet en revision af de bestemmelser, som i øjeblikket finder anvendelse på denne sektor. Fagforeningerne understreger problemerne ved håndhævelsen af bestemmelserne, fordi de mener, at de sanktioner, der er anvendes, ikke er effektive. Det er deres opfattelse, at der bør ske fremskridt med hensyn til dette spørgsmål, for at udviklingen af denne sektor ikke skal hæmmes.

Som konklusion synes bestemmelserne i direktivet at være egnede til sektoren kollektiv trafik i byer, og der er ikke konstateret nogen større problemer. Kun en medlemsstat (Letland) har peget på vanskeligheder med at overholde bestemmelserne i direktivet, nærmere bestemt med hensyn til den maksimale ugentlige arbejdstid.

Kommissionen mener ikke, at det er nødvendigt med en ændring af bestemmelserne vedrørende tilrettelæggelsen af arbejdstiden for arbejdstagere, som er beskæftiget med passagerbefordring inden for den kollektive trafik i byer. Kommissionen vil undersøge de ovennævnte tilfælde, hvor det antydes, at der er vanskeligheder med overholdelsen af fællesskabslovgivningen og især af direktivets bestemmelser, og vil påtage sig det ansvar, Kommissionen har i henhold til traktaten.