



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 7.7.2006
KOM(2006) 371 lõplik

KOMISJONI ARUANNE

**Direktiivi 2003/88/EÜ sätete toimimise kohta (regulaarses linnatransporditeenistuses
reisijateveoga seotud töötajate tööaja korralduse teatavate aspektide kohta)**

KOMISJONI ARUANNE

Direktiivi 2003/88/EÜ sätete toimimise kohta (regulaarses linnatransporditeenistuses reisijateveoga seotud töötajate tööaja korralduse teatavate aspektide kohta)

1. SISSEJUHATUS

1.1. Õiguslik taust

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. novembri 2003. aasta direktiivis 2003/88/EÜ tööaja korralduse teatavate aspektide kohta (edaspidi „direktiiv“),^{1 2} on sätestatud töötajate tööaja korralduse minimaalsed ohutus- ja tervishoiunõuded³ igapäevase puhkeaja, vaheaegade, iganädalase puhkeaja, maksimaalse nädalase tööaja, iga-aastase puhkuse ning öötöö, vahetustega töö ja töökorralduse osas.

Direktiivi kohaldatakse nii avaliku kui ka erasektori kõigi tegevusalade suhtes,⁴ välja arvatud siis, kui muud ühenduse õigusaktid sisaldavad teatavate kutsealade ja ametialase tegevuse tööaja korralduse suhtes veelgi täpsemaid nõudeid.⁵ Hetkel on selliseid õigusakte neli,⁶ millest üks direktiiv - 2002/15/EÜ⁷ - on selle aruande seisukohast oluline. See on seotud „liikmesriigis asuvate ettevõtjate teenistuses olevate ringi liikuvate töötajatega, kes osalevad määruses (EMÜ) nr 3820/85 käsitletud maanteevedudel“. Seda määrust kohaldatakse maanteevedude suhtes, kuid välja jäetakse sõidukid, mida kasutatakse reisijate veoks alla 50 km pikkustel liinivedudel.⁸

Seega on regulaarses linnatransporditeenistuses reisijate veoga seotud töötajate ning alla 50 km pikkuste liinivedude transporditöötajate tööaja korraldus reguleeritud kõnealuse direktiiviga. Kui liinivedude pikkus ületab 50 km, kohaldatakse direktiivi 2002/15/EÜ. Võttes arvesse korralduserinevusi on oluline, et töötajate suhtes kehtiksid õiged või igal juhul kõige enam kaitset pakkuvad sätted.

¹ ELT L 299, 18.11.2003, lk 9.

² Direktiiv 2003/88/EÜ, mis kodifitseerib nõukogu 23. novembri 1993. aasta direktiivi 93/104/EÜ (ELT L 307, 13.12.1993, lk 18) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/34/EÜ (ELT L 195, 1.8.2000, lk 41).

³ Direktiivi 2003/88/EÜ reguleerimisalasse kuuluvate töötajate puhul saab vahet teha „ringi liikuvate töötajate“ ja muude töötajate vahel. Ringi liikuvate töötajatena on määratletud reisi- või lennupersonali liikmetest töötajad, kes töötavad ettevõttes, mis osutab reisijate või kaupade veo teenust maanteel, õhus või siseveekogudel. Vastavalt direktiivi artiklil 20 lõikele 1 ei kohaldata nende suhtes artikleid 3, 4, 5 ja 8.

⁴ Artikli 1 lõige 3.

⁵ Artikkel 14.

⁶ Nõukogu 21. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/63/EÜ (ELT L 167, 2.7.1999, lk 33);

Nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/79/EÜ (ELT L 302, 1.12.2000, lk 57);

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ (ELT L 80, 23.3.2002, lk 35);

Nõukogu 18. juuli 2005. aasta direktiiv 2005/47/EÜ (ELT L 195, 27.7.2005, lk 15).

⁷ ELT L 80, 23.3.2002, lk 35.

⁸ Määruse (EÜ) nr 3820/85 artikkel 4.

1.2. Milleks selline aruanne?

Direktiivi artiklis 26 sätestatakse, et „*hiljemalt 1. augustil 2005 vaatab komisjon pärast konsulteerimist liikmesriikidega ja tööturu osapooltega Euroopa tasandil üle linnatransporditeenistuses reisijateveoga seotud töötajaid käsitlevate sätete toimimise, et vajaduse korral esitada asjakohased muudatusettepanekud, mis tagaksid selles sektoris järjekindla ja sobiva lähenemisviisi*”.

Selle kohustuse järgimiseks valmistas komisjon ette liikmesriikidele ja sotsiaalpartneritele täitmiseks ette nähtud küsimustiku. Käesolevas aruandes tehakse kokkuvõtte saadud vastustest ning esitatakse järelused direktiivi sätete sobivuse kohta linnatranspordi sektorile.

2. ÜLEVAADE RIIKIDE ARUANNETEST

2.1. Austria

Linnatransport on korraldatud linnavõimude ja ühistranspordi ettevõtete vahel sõlmitud kokkulepetega. Bussi- ja rongiliiklusega tegelevate eraettevõtete töötajate suhtes kehtivad keskvalitsuse tasandil sõlmitud kollektiivlepingud. Kollektiivlepingud võivad olla sõlmitud ka ettevõtte tasandil.

Lisaks kohaldatakse regulaarse reisijateveoga seotud linnatranspordi suhtes kahte õigusakti, ühte rongide ja trammide ning teist maanteevedude suhtes. Viimases lubatakse kooskõlas direktiiviga ning direktiiviga 2002/15/EÜ teha erandeid igapäevase puhkeaja, iganädalase puhkeaja ning maksimaalse iganädalase tööaja sätetesse, kui kollektiivlepingus on niimoodi ette nähtud.

Austria laiendab määruse (EMÜ) nr 3820/85 kohaldamist regulaarse reisijateveoga seotud linnatransporditeenistuse bussijuhtidele. Austria ametiasutuste tõlgenduse kohaselt hõlmab mõiste „maanteevedod” (määruse artikkel 1 lõige 1) kõiki avalikel maanteedel sõitvaid juhte ning seetõttu loetakse selliste töötajate suhtes kehtivaks direktiivi 2002/15/EÜ (määruse artikkel 2 lõige 1).

2.2. Belgia

Belgias on ettevõtteid, mis pakuvad nii linnaliini kui ka piirkondlikku transporditeenust ning sellest tulenevalt ületavad mõned regulaarliinid 50 kilomeetri piiri.

Direktiivi sätteid kohaldatakse linnatranspordi suhtes. Maantee- ja raudteetranspordi vahel ei ole korralduserinevusi. Lubatud on erandid, mis põhinevad kuningliku dekreediga (*Arrêté royal*) kohustuslikuks muudetud kollektiivlepingul. Keskmine maksimaalne iganädalane tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) on 38 tundi.

2.3. Küpros

Linnatransporditeenust osutab ja korraldab erasektor (raudteetransport puudub). Kõik miinimumnõuded on kohaldatud direktiivi õigusliku ülevõtmisega. Linnatranspordi töötajate suhtes ei ole kohaldata mingeid erandeid. Kollektiivlepingud sisaldavad siiski soodsamaid sätteid ning neid kohaldatakse ettevõtte tasandil (riiklikke või piirkondlikke kollektiivlepinguid selles sektoris ei sõlmita). Keskmine maksimaalne iganädalane tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) on 48 tundi.

2.4. Tšehhi Vabariik

Tšehhi Vabariigis on linnatranspordis kohaldatud kõiki miinimumnõudeid direktiivi õigusliku ülevõtmisega olenemata transpordivahendist. Töötaja korraldus on reguleeritud töökoodeksi ning spetsiaalse seadusega, mida kohaldatakse transpordisektoris töötaja suhtes (sõiduaeg, puhkeaeg ja ohutuspausid). Kollektiivlepinguid kohaldatakse üksnes ettevõtte tasandil.

Veoauto- või bussijuhtide päevane maksimaalne sõiduaeg on 9 tundi (kahel korral nädalas võib sõiduaega pikendada 10 tunnini) ning sõiduajad kokku ei tohi 2 järjestikuse nädala jooksul ületada 90 tundi.

2.5. Taani

Linnatranspordis kehtivad riiklikud kollektiivlepingud, välja arvatud Odense ja Århusi asulate ühistranspordi bussiliinid, mille suhtes kehtivad kohalikud lepingud.

Kollektiivlepingud ei kehti kohustuslikult kõikide ühistransporditeenuseid pakkuvate bussifirmade suhtes. Tegelikult peavad siiski peaaegu kõik ettevõtted kollektiivlepingut järgima, sest kohalikud omavalitsused seavad tavaliselt kollektiivlepingu järgimise ühistranspordi hangete tingimuseks.

Teatud raudtee ja regulaarse linnatranspordi teenuste puhul võidakse kohaldada erandeid igapäevase ja iganädalase puhkeaja sätetest. Keskmine maksimaalne nädalane tööaeg (ei sisalda ületunnitööd) ei tohi ületada 42 tundi või keskmiselt 37 tundi perioodi jooksul, mis ei ületa 16 nädalat. Ületunnitöö kompenseeritakse tavaliselt puhkeajaga.

2.6. Eesti

Linnatransporti korraldavad omavalitsused. Maantee- ja raudteetranspordi vahel ei ole õigusnormidega kehtestatud erinevusi. Valdav enamus linna maanteetranspordi sektorist on hõlmatud riikliku kollektiivlepinguga, mis on kohustuslik kõigile maanteevedude sektoris tegutsevatele ettevõtetele. Raudteesektoris sõlmitakse kollektiivlepinguid ettevõtte tasandil.

Maksimaalne nädalane tööaeg on 40 tundi. Keskmine maksimaalne nädalane tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) ei tohi 4-kuulise võrdlusperioodi jooksul ületada 48 tundi. Transpordisektoris kasutatakse üksikisiku loobumisvõimalust peamiselt maanteetranspordi sektoris.

2.7. Soome

Direktiivi rakendatakse töötaja seaduse kaudu, mis lubab kollektiivlepingute suhtes (kohustuslikud kõigile sektoris tegutsevatele ettevõtetele) teha erandeid direktiivi sätetest. Erisätteid kohaldatakse regulaarse linnatranspordi raudteeteenuste sõiduaja suhtes. Soome ametiasutuste kinnitusel on direktiivi teatavad sätted raudteesektori jaoks vähem sobivad (nt sätted öötöö ja ohutuse tagamise kohta).

Bussijuhtide keskmine maksimaalne nädalane tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) on 48 tundi 12-kuulise võrdlusperioodi jooksul. Rongipersonali puhul puuduvad ametlikud maksimaalse nädalase töötaja piirangud. Riiklike ametiasutuste sõnul ei ületa tegelik keskmine tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) siiski 48 tundi nädalas.

2.8. Prantsusmaa

Linnatranspordi sektoris ei ole direktiivi ülevõtmine veel lõpule viidud. (On oodata kahe määruse jõustumist, mis reguleerivad tööaega linnaühistranspordis ja *Régie Autonome des Transports Parisiens*'is – RATP – buss ja metroo).

Juba üle võetud direktiivi sätted lubavad erandeid, eriti vaheaegade, päevaste puhkeaegade ning nädalaste puhkeaegade osas. Samasuguseid sätteid kohaldatakse maantee- ja raudteeteenuste suhtes selles sektoris. Sõiduaeg ei ole linnatranspordis reguleeritud.

Linnatransport on hõlmatud riiklikul tasandil sõlmitud mitme kutseala kollektiivlepingutega (kohaldatakse riiklikul tasandil kõikides sektorites kõikide ettevõtete suhtes või kindlate sektorite suhtes), riikliku linnatranspordi kollektiivlepinguga (kohustuslik kõigile linnatranspordiga tegelevatele ettevõtetele), kollektiivlepingutega, mis täiendavad riiklikku sektoripõhist kollektiivlepingut (kohustuslik ettevõtetele, mis on kollektiivlepingule alla kirjutanud kutsealaliitude liikmed, ning vabatahtlik muudele ettevõtetele) ning ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingutega.

RATPi puhul ei kehti linnatranspordi kollektiivleping ega seda täiendavad kollektiivlepingud, kuid selle suhtes kohaldatakse erisätteid ning ettevõttesiseseid kollektiivlepinguid.

2.9. Saksamaa

Riiklikul tasandil kehtivad linnatranspordi töötajate suhtes tööaega reguleerivad üldsätted. Bussi- ja trammivõrkude töötajate suhtes kehtivad ühtlasi sõidukijuhtidele kehtestatud eeskirjad.

Kollektiivlepingute reguleerimisalad on erinevad ning neid võidakse kohaldada kõikide ettevõtete (raudteetransport või muu kui raudteetransport) või ainult osade ettevõtete suhtes. Eraettevõtete suhtes kehtivad piirkondlikud kollektiivlepingud (liidumaa tasandil). Riiklikud ettevõtted on hõlmatud riikliku kollektiivlepinguga. Välja arvatud üksikud erandid, ei ole kollektiivlepingud üldiselt siduvad (neid kohaldatakse üksnes nende tööandjate ja töötajate suhtes, kes on kollektiivlepingule alla kirjutanud organisatsioonide liikmed).

Maanteetranspordi puhul reguleeritakse juhtide tööaega erisätetega. Juhtidele, kes sõidavad alla 50 km pikkustel liinivedudel, kehtivad samuti määrusega (EMÜ) nr 3820/85 ettenähtud sõiduajad, vaheajad ja puhkeajad.

Keskmine maksimaalne iganädalane tööaeg (sealhulgas ületunnitöö) ei või 12-kuulise võrdlusperioodi jooksul ületada 48 tundi. Alates 2004. aastast lubab Saksamaa töötajaseadus töötaja piiranguid ületada, kui see võimalus on kollektiivlepingus sätestatud ja töötaja sellega nõus on (üksikisiku loobumine). Ei ole teada, kas linnatranspordi kollektiivlepingutes on seda võimalust kasutatud.

2.10. Kreeka

Linnatranspordi sektor on täielikult hõlmatud kas kollektiivlepingutega või tööeeskirjadega. Ettevõtete suhtes kehtivad riiklikud kollektiivlepingud või siis ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingud.

Vastavalt riiklikule kollektiivlepingule on maksimaalne iganädalane tööaeg 40 tundi, millele võib lisanduda 3 ületundi, kui ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingus ei ole otseselt teisiti sätestatud. Võrdlusperioodiks on tavaliselt 1 nädal.

2.11. Ungari

Linnatransporditeenuseid pakkuvad ettevõtted on hõlmatud ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingutega ning mõningatel juhtudel tütarettevõtete tasandil sõlmitud kollektiivlepingutega.

Ungari õigusaktides nähakse ette, et igapäevased puhkeajad regulaarse linnatranspordi teenusega seotud reisijateveo puhul peavad olema kooskõlas määrusega (EMÜ) nr 3820/85. Keskmise maksimaalne iganädalane tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) jääb 42 ja 48 tunni vahele ning võrdlusperioodi pikkus on erinev (1 kuu, 2 kuud või kvartal). Maksimaalne sõiduaeg on 11 tundi. Artikli 22 alusel kohaldatakse üksikisiku loobumise võimalust.

2.12. Iirimaa

Eeskätt riiklikul tasandil kohaldatavaid eeskirju täiendavad teatavad ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingud. Maanteeliiklusseadusega kehtestatud eeskirjad on kohustuslikud. Kollektiivlepingud ei ole kohustuslikud.

Erineva õigusliku raamistiku tõttu kehtivad regulaarse reisijateveo suhtes maanteel raudteeveoga võrreldes erinevad sätted. Erisätteid kohaldatakse ka regulaarse linnatranspordi suhtes, lähtudes sektori majanduslikest ja sotsiaalsetest vajadustest. Maksimaalne iganädalane tööaeg sõltub transpordiettevõttest, kuid see ei tohi ületada 48 tundi.

Üldiseid erandeid kohaldatakse öötöö kestuse, öötöötajate arstliku läbivaatuse ja päevasele tööle üleviimise ning öötööga seotud garantiide suhtes.

2.13. Itaalia

Direktiivi ülevõtmiseks rakendavate meetmetega lubatakse linnatranspordisektoris erandeid teha, kui kollektiivlepingutes on niimoodi ette nähtud. Kollektiivlepinguid kohaldatakse riiklikul ja piirkondlikul tasandil.

Maksimaalne iganädalane tööaeg on 40 tundi. Erandid on lubatud regulaarse reisijateveo suhtes maanteel, tingimusel et iganädalane keskmine tööaeg ei ületa 48 tundi koos ületundidega. Kollektiivlepingutega võib kehtestada soodsamaid tingimusi. Võrdlusperiood ei tohi ületada 4 kuud (tehnilistel või töökorraldusest tulenevatel põhjustel 6 või 12 kuud, kui kollektiivlepingutes on niimoodi ette nähtud).

2.14. Läti

Ühistransport hõlmab bussi-, trammi- ja trolliliiklust (linnasisene raudteetransport puudub). Kollektiivlepinguid kohaldatakse ettevõtete tasandil.

Maksimaalne iganädalane tööaeg on 56 tundi (ületunnitöö ei tohi ületada 144 tundi 4-kuulise perioodi jooksul).

Süsteem ei vasta alati tööaja ja puhkeaja sätetele. Läti ametiasutuste sõnul tuleneb see juhtide ja konduktorite vähesusest. Need ametiasutused leiavad, et ühistranspordi suhtes

kohaldatavaid tööaja sätteid tuleks kohandada reaalsele turuolukorrale ning vastavuse saavutamiseks on vajalik vähemalt 3-aastane üleminekuperiood.

2.15. Leedu

Tööaja korraldus on reguleeritud töökoodeksi ning valitsuse määrusega, mis lubab teha erandeid maanteevedude suhtes linnatranspordis (linnasisene raudteetransport puudub).

Leedu tööõigus näeb ette võimaluse sõlmida kõigis sektorites ettevõtte, sektori, piirkonna ja riiklikul tasandil kollektiivlepinguid. Praegu on linnatranspordi sektoris sõlmitud kollektiivlepinguid ainult ettevõtte tasandil. Nende lepingute täielik nimekiri ei ole kättesaadav, sest ühelgi riigiasutusel ei ole õigust registreerida ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepinguid. Vastavalt töökoodeksile loetakse kehtetuks sellised kollektiivlepingud, mis lubavad vähem soodsaid töötingimusi, kui töökoodeksis või teistes õigusaktides ette nähtud.

Linnatranspordi sektoris on maksimaalne iganädalane tööaeg 60 tundi, maksimaalne keskmine iganädalane tööaeg on 48 tundi 4-kuulise võrdlusperioodi jooksul (6 kuud, kui selleks on objektiivseid põhjusi ning kui huvitatud sotsiaalpartneritega on peetud vastavaid konsultatsioone).

2.16. Luksemburg

Töö linnatranspordi sektoris on reguleeritud kollektiivlepinguga, mida kohaldatakse bussijuhtide ja abitöötajate suhtes (kohustuslik kõigile eraettevõtetele riigis).

Luksemburg on määrusega (EMÜ) nr 3820/85 kehtestatud maksimaalse nädalase tööaja nõudeid laiendanud kõigile linnatranspordis töötavatele bussijuhtidele. Seega ei tohi maksimaalne sõiduaeg ületada 90 tundi 2-nädalase perioodi jooksul.

2.17. Malta

Linnatranspordis moodustavad 80% töötajatest füüsilisest isikust ettevõtjad (raudteetransport puudub). Kollektiivlepinguid ei ole.

Malta ametiasutused toovad välja teatud Malta erijooned: reiside lühike kestus (maksimum 60 minutit), väike lubatud piirkiirus maanteedel, pikad reisidevahelised ooteperioodid ning vahetuste süsteem, kus üks tööpäev vaheldub ühe puhkepäevaga. Erandid on lubatud igapäevaste puhkeaegade ja vaheaegade osas. Kasutatakse üksikisiku loobumise võimalust.

2.18. Madalmaad

Linnatranspordi sektor on reguleeritud riikliku kollektiivlepinguga. Mõnede ettevõtetele see siiski ei kehti ning neil on oma kollektiivlepingud. Lisaks sellele võivad ettevõtetele olla lisaeeskirjad, mis kollektiivlepinguid täiendavad. Seega on terve sektor kollektiivlepingutega hõlmatud.

Regulaarset reisijatevedu maanteel (buss) reguleerib määrusel (EMÜ) nr 3820/85 põhinev tööajadekreet välja arvatud vaheajad, mida reguleerivad samamoodi nagu regulaarset reisijatevedu metroo, trammi, kergraudtee ja rongiga õigusaktid direktiivi ülevõtmiseks („tööajaseadus”).

Bussijuhtide keskmine iganädalane tööaeg on 48 tundi 13-nädalase võrdlusperioodi jooksul (26-nädalane, kui niimoodi on ette nähtud kollektiivlepingus). Metroo-, trammi-, kergraudtee- ja rongiliikluses on keskmine iganädalane tööaeg 45 tundi (kaasa arvatud ületunnitöö) 13-nädalase võrdlusperioodi jooksul (48 tundi 13-nädalase võrdlusperioodi jooksul, kui niimoodi on ette nähtud kollektiivlepingus).

2.19. Poola

Linnatranspordi sektoris ei ole riiklikke ega piirkondlikke kollektiivlepinguid, kuid valdaval enamusel ettevõtetest on kollektiivlepingud olemas. Kollektiivlepingud ei tohi sisaldada vähem soodsaid tingimusi, kui töökoodeksis ette nähtud.

Linnatranspordis tegutsevate sõidukijuhtide puhul ei näha töökoodeksis ja sõidukijuhtide tööaega reguleerivates õigusaktides ette erinevaid tingimusi. Tööajaseaduse artiklis lubatakse erandjuhtudel siiski pausidega tööaega regulaarsetel linnaliinidel töötavate sõidukijuhtide puhul eelnevalt kindlaksmääratud sõiduplaani alusel. Maksimaalne iganädalane tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) on 48 tundi.

2.20. Portugal

Linnatranspordi sektori suhtes kehtivad töökoodeksi üldised eeskirjad. Erandid on linnatranspordi sektoris lubatud igapäevaste puhkeaegade, vaheaegade, iganädalaste puhkeaegade, maksimaalse iganädalase töötaja ja öötöö kestuse puhul, kui need on ettevõtte tasandi kollektiivlepingutega reguleeritud.

Maksimaalne iganädalane tööaeg (kaasa arvatud ületunnitöö) ei tohi ületada 48 tundi võrdlusperioodi jooksul, mis peab olema reguleeritud kollektiivlepinguga ning mis ei või ületada 12 kuud (4 või 6 kuud linnatranspordi puhul, kui kollektiivleping puudub).

2.21. Slovakkia

Ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingud hõlmavad kõiki linnatranspordis hõivatud töötajaid ning sisaldavad soodsamaid sätteid. Lisaks sellele laiendab ja muudab teatud ettevõtte tasandi kollektiivlepingute sätteid kõrgema tasandi kollektiivleping, mis hõlmab tervet majandussektorit ning on kohustuslik kõigile sellega hõlmatud töötajatele ja ametiühingutele.

Vastavalt töökoodeksile ei tohi maksimaalne iganädalane tööaeg, sealhulgas ületunnitöö, ületada 48 tundi; tööaeg peab olema nädalate lõikes ühtlaselt jaotatud. Töötaja võib siiski 4-nädalase võrdlusperioodi jooksul jaotada tööaega nädalate lõikes ebahetlaselt pärast vastavat kokkulepet töötajate esindajatega või töötajaga.

2.22. Sloveenia

Regulaarne avalik maanteetransport jaguneb linna- ja linnalähitranspordiks. Sloveeniat loetakse maanteetranspordi seisukohast üheks piirkonnaks. Kuna linnatransporti ei osutata kõigis omavalitsustes, katab linnadevaheline transport nii keskmise pikkusega (5-50 km) kui ka pikki (üle 50 km) vahemaid.

Regulaarseid linnatransporditeenuseid reguleeritakse kahe riikliku kollektiivlepinguga (reisijatevedu maanteel ja raudteel) ning ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingutega, millega antakse töötajatele lisaõigusi. Maantee ja raudtee reisijateveo eeskirjad on erinevad.

Keskmine iganädalane tööaeg on 40 tundi ning maksimaalne iganädalane tööaeg ei tohi ületada 48 tundi.

2.23. Hispaania

Linnatranspordi sektor on reguleeritud riikliku tööseadusega ning ettevõtte ja riigi tasandil sõlmitud kollektiivlepingutega. Regulaarse maanteetranspordi korraldamise eest alla 50-kilomeetristel liinidel vastutab *Autoridades Autonómicas*, samas kui reisijateveo eest linnas vastutavad kohalikud ametiasutused.

Keskmine iganädalane tööaeg on 40 tundi 12-kuulise võrdlusperioodi jooksul, kusjuures maksimaalne lubatud ületunnitöö aastas on 80 tundi. Puuduvad erisätted sõiduaja kohta regulaarses linnatranspordis.

2.24. Rootsi

Linnatranspordi kohta ei ole eriõigusakte. Rootsi töötajaseadust kohaldatakse selle sektori suhtes täies ulatuses, nagu ka enamike teiste sektorite suhtes. Sotsiaalpartneritel on siiski võimalik sellest seadusest kollektiivlepingutega erandeid teha tingimusel, et need ei sisalda vähem soodsaid tingimusi kui on ette nähtud direktiivis. Puuduvad erisätted sõiduaja kohta regulaarses linnatranspordis, kuid need võivad esineda kollektiivlepingutes.

Kollektiivlepinguid sõlmitakse riiklikul ja ettevõtte tasandil. Linnasiseses raudteetranspordis sõlmitakse kollektiivlepinguid ka kohalikul tasandil. Kollektiivlepingud on kohustuslikud nendele ettevõtetele, mis on töötajate organisatsioonide liikmed või on sõlminud oma kollektiivlepingud.

Maksimaalne iganädalane tööaeg kokku (kaasa arvatud normaaltööaeg, ületunnitöö ning valveaeg) on 48 tundi iga 7-päevase perioodi kohta arvestatuna 4-kuulise perioodi jooksul. Seda arvestusperioodi võib kollektiivlepingus pikendada kuni 12 kuuni.

2.25. Ühendkuningriik

Töö linnatranspordi sektoris on reguleeritud riiklike eeskirjadega ning ettevõtte tasandi kollektiivlepingutega. Kohaldatakse 48-tunnist maksimaalset iganädalast tööaega (sealhulgas ületunnitöö), mille suhtes kehtib Ühendkuningriigis rakendatav üksikisiku loobumise võimalus. Ühendkuningriigi ametiasutuste sõnul on enamikes ettevõtte tasandil sõlmitud kollektiivlepingutes sätestatud 35–45-tunnine tööaeg, millele lisandub vabatahtlik ületunnitöö.

3. SOTSIAALPARTNERID

Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooni (ETF) sõnul on ETFi peamiseks probleemiks tõhusate ja ennetavate sanktsioonide vähesus, mida nad peavad vajalikuks töötajate sätete täitmise tagamiseks. Lisaks sellele kutsub ETF üles kohaldama kõigi linnatranspordisektoris tegutsevate ettevõtete ja töötajate suhtes kohustuslikult kollektiivlepinguid. Avatud pakkumismenetluste, alltöövõtu ja erastamise sisseviimisega on riikides, kus puuduvad riiklikul tasandil kohustuslikud kollektiivlepingud, kasvanud kollektiivlepingutega hõlmamata töötajate arv. Lõpetuseks märkis ETF, et nende teada ei ole direktiivi rakendamine põhjustanud sektorile mingeid probleeme. Nähtavasti tuleneb see direktiivi erijoontest, kuna vastavalt artikli 17 lõikele 3 on lubatud erandid, mis võimaldavad suurt paindlikkust. Sellest

hoolimata rõhutas ETF kahte valdkonda, mis põhjustavad märkimisväärsed ohutuse ja tervisekaitsega seotud probleeme: „piisava puhkuse” miinimumstandardi kvantitatiivse määratluse puudumine ning bussijuhtide laialdane üksikisiku loobumise kasutamine regulaarses reisijateveos Ühendkuningriigis.

Ülemaailmse ühistranspordi liidu arvates (UITP) on direktiivi sätted linnatranspordisektorile sobivad. UITP rõhutab eriti vajadust säilitada artikli 17 lõike 3 punkti c taandes viii lubatud erandeid, mis kindlustavad „teenuse või tootmise jätkuvuse”.

4. JÄRELDUSED

Regulaarne linnatransport on reguleeritud riiklikul ja/või piirkondlikul tasandil, eeskirjade ja struktuuride kaudu, mis on liikmesriigiti erinevad. Sõltuvalt sellest, kas tegemist on maantee- või raudteetranspordiga, kohaldatakse paljudes riikides erinevaid seadusi ja/või kollektiivlepinguid.

Üldiselt on linnatranspordiettevõtete töötajatele tagatud kaitstuse tase direktiivi miinimumnõuetest kõrgem.

Enamikes liikmesriikides on regulaarse linnatranspordi töötajad hõlmatud kollektiivlepingutega, mille reguleerimisala on liikmesriigiti erinev. Need kollektiivlepingud hõlmavad tavaliselt kõiki töötaja-tööandja suhte aspekte. Kollektiivlepinguid kohaldatakse sõltuvalt liikmesriigist kas riiklikul, piirkondlikul ja/või ettevõtte tasandil.

Mitmetes liikmesriikides on direktiiv mitme erineva õigusaktiga üle võetud. Sellistel juhtudel on sageli olemas eraldi siseriiklikud õigusaktid bussijuhtidele. Lisaks sellele laiendavad mõned liikmesriigid määruse (EMÜ) nr 3820/85 sätteid regulaarses linnatranspordi reisijateveos töötavatele bussijuhtidele. Praegu ei ole selge, kas rakendatakse kõiki direktiivi 2002/15/EÜ sätteid.

Neil juhtudel, mil linna- ja piirkondlikku transporditeenust osutab sama ettevõtte, ei ole alati selge, kas määrust (EMÜ) nr 3820/85 ja direktiivi 2002/15/EÜ kohaldatakse töötajate suhtes, kes sõidavad üle 50-kilomeetristel marsruutidel. Kui neid õigusakte ei kohaldata nende reguleerimisalasse jäävate töötajate suhtes, on tegemist ühenduse õiguse rikkumisega, kuna nendes eriõigusaktides on tingimused soodsamad kui direktiivis.

Mõningatel juhtudel näib, et määruse (EMÜ) nr 3820/85 ja direktiivi 2002/15/EÜ sätteid on kombineeritud direktiivis lubatud ulatuslikumate erandite tegemise võimalustega.

Lisaks sellele lubatakse osade liikmesriikide õigusaktides keskmise maksimaalse iganädalase tööaja arvestamisel 12-kuulist võrdlusperioodi, mis on vastuolus direktiiviga.

Viis liikmesriiki märkisid üksikisiku loobumise võimaluse rakendamist (Eesti, Saksamaa, Ungari, Malta ja Ühendkuningriik). Kõikides nendes riikides rakendati seda võimalust siiski pigem üldiselt, mitte ainult linnatranspordis.

Ametiühingud ega tööandjate esindajad ei ole praegu taotlenud selle sektori suhtes kohaldatavate sätete läbivaatamist. Ametiühingud toovad esile raskusi sätete jõustamisel, kuna peavad kohaldatavaid sanktsioone ebapiisavaks. Nende arvates peaks selles küsimuses toimuma edasiminekuks, et vältida riske kõnealuse sektori arengule.

Lõpetuseks tuleb märkida, et direktiivi sätted näivad olevat linnatranspordi sektorile sobivad ning suuri probleeme ei ole tuvastatud. Ainult üks liikmesriik (Läti) on välja toonud raskusi direktiivi eeskirjade järgimisel, eriti selles osas, mis käsitleb maksimaalset iganädalast tööaega.

Komisjon ei leia, et regulaarses linnatransporditeenistuses reisijateveoga seotud töötajate tööaja korraldust käsitlevates eeskirjades on vaja teha muudatusi. Komisjon uurib eespool nimetatud olukordi, kus on viidatud raskustele ühenduse õiguse ja eriti direktiivi järgimisel ning täidab talle ühenduse asutamislepinguga pandud ülesandeid.