

32002L0015

L 80/35

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

23.3.2002

**ДИРЕКТИВА 2002/15/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 11 март 2002 година****за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71 и член 137, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>(2)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, определена в член 251 от Договора <sup>(3)</sup> и в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 16 януари 2002 г.,

като имат предвид, че:

- (1) Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. за хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт <sup>(4)</sup> определя общите правила по отношение на времето за кормуване и периодите на почивка за водачите; като имат предвид, че настоящият регламент не обхваща други аспекти на работното време в автомобилния транспорт.
- (2) Директива 93/104/ЕО на Съвета от 23 ноември 1993 г. относно някои аспекти на организацията на работното време <sup>(5)</sup> дава възможност да се приемат по-специфични изисквания за организацията на работното време. Вземайки предвид отрасловия характер на настоящата директива, разпоредбите ѝ имат предимство пред Директива 93/104/ЕО по силата на член 14 от нея.
- (3) Въпреки интензивните преговори между социалните партньори беше невъзможно да се постигне споразумение по отношение на транспортните работници в автомобилния транспорт.
- (4) Поради това е необходимо да се изготвят редица по-специфични разпоредби относно работното време в автомобилния транспорт с цел да се осигури безопасността на превозите и здравето и безопасността на лицата, осъществяващи такива превози.
- (5) Тъй като целите на предложените действия не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки

и поради това с оглед на степента и очакваните резултати на предложеното действие, те могат да се постигнат по-добре на общностно ниво. В съответствие с принципа на пропорционалност, изложен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.

- (6) Приложното поле на настоящата директива включва само транспортните работници, наети на работа в транспортни предприятия, установени в държава-членка, които вземат участие в транспортни дейности в автомобилния транспорт, обхванати от Регламент (ЕИО) № 3820/85 или, ако това е невъзможно, на Европейското споразумение относно работата на екипажите на превозни средства, участващи в международен автомобилен транспорт (AETR).
- (7) Трябва да стане ясно, че транспортните работници, изключени от обхвата на настоящата директива, които не са самостоятелно заети водачи, се ползват от основната защита, предвидена в Директива 93/104/ЕО. Основната защита включва съществуващите правила за достатъчна почивка, максимална средна продължителност на работната седмица, годишен отпуск и някои основни разпоредби за работещите през нощта, в това число и оценка на здравословното им състояние.
- (8) Самостоятелно заетите водачи са включени в приложното поле на Регламент (ЕИО) № 3820/85, но са изключени от приложното поле на Директива 93/104/ЕО, те трябва временно да се изключат от приложното поле на настоящата директива в съответствие с разпоредбите на член 2, параграф 1.
- (9) Определенията, използвани в настоящата директива, не следва да създават прецедент за други разпоредби на Общността относно работното време.
- (10) За да се подобри пътната безопасност, да не се допуска нелоялна конкуренция и да се гарантират безопасността и здравето на транспортните работници, обхванати от настоящата директива, те следва да знаят точно кои периоди, посветени на дейности в областта на автомобилния транспорт, представляват работно време и кои не, и следователно се считат за периоди на почивка по време на работа, периоди на почивка или периоди „на разположение“. За тези работници следва да се осигурят минимални междудневни и междуседмични периоди на почивка и достатъчни почивки по време на работа. Необходимо е също да се ограничи максималната продължителност на работната седмица.
- (11) Изследванията показват, че човешкото тяло е по-чувствително през нощта към смущенията на околната среда, както и към някои уморителни форми на организация на работата, и че продължителните периоди на нощен труд са вредни за здравето на работниците и могат да застрашат тяхната безопасност както и общата пътна безопасност.

<sup>(1)</sup> ОВ С 43, 17.2.1999 г., стр. 4.

<sup>(2)</sup> ОВ С 138, 18.5.1999 г., стр. 33.

<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 14 април 1999 г. (ОВ С 219, 30.7.1999 г., стр. 235), утвърдено на 6 май 1999 г. (ОВ С 279, 1.10.1999 г., стр. 270), Съвместна позиция на Съвета от 23 март 2001 г. (ОВ С 142, 15.5.2001 г., стр. 24) и Решение на Европейския парламент от 14 юни 2001 г. (все още непубликувано в Официален вестник). Решение на Европейския парламент от 5 февруари 2002 г. и Решение на Съвета от 18 февруари 2002 г.

<sup>(4)</sup> ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 1.

<sup>(5)</sup> ОВ L 307, 13.12.1993 г., стр. 18. Директива, последно изменена с Директива 2000/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 195, 1.8.2000 г., стр. 41).

- (12) В резултат на това е необходимо да се ограничи продължителността на периодите на ношен труд и да се предвиди професионалните водачи, които работят през нощта, да бъдат надлежно компенсирани за дейностите, които извършват, и да не се допуска поставянето им в неравностойно положение по отношение на възможностите за обучение.
- (13) Работодателите следва да поддържат регистри на отделните случаи, в които е надвишена максималната средна работна седмица, приложима за транспортните работници.
- (14) Разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3820/85 относно времето за управление на превозното средство при вътрешен и международен пътнически транспорт, различен от редовните услуги, следва да продължат да се прилагат.
- (15) Комисията следва да наблюдава прилагането на настоящата директива и развитието в тази област в държавите-членки и да представи на Европейския парламент, на Съвета, на Икономическия и социален комитет и на Комитета на регионите, доклад относно приложението на правилата и последиците от въвеждането на разпоредбите относно ношния труд.
- (16) За някои разпоредби е необходимо да се предвиди възможност да подлежат на дерогации, които се приемат в зависимост от обстоятелствата от държавите-членки или от социалните партньори в сектора. Обикновено, в случай на дерогация, засегнатите работници трябва да получат компенсационни периоди на почивка,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

#### Член 1

##### Цел

Целта на настоящата директива е определянето на минималните изисквания по отношение на организацията на работното време, за да се подобри защитата на здравето и безопасността на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, както и да се подобри пътната безопасност и да се създадат еднакви условия за конкуренция.

#### Член 2

##### Обхват

1. Настоящата директива се отнася за транспортните работници, наети на работа в предприятия, установени в държава-членка, които вземат участие в дейности в автомобилния транспорт, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕИО) № 3820/85 или, ако това е невъзможно, на Споразумението АЕТР.

Без да се засягат разпоредбите на следващата алинея, настоящата директива се прилага за самостоятелно заети водачи на превозни средства, считано от 23 март 2009 г.

Не по-късно от две години преди тази дата, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета. Докладът анализира последициите от изключването на самостоятелно заетите водачи от обхвата на директивата по отношение на пътната безопасност, условията за конкуренция, структурата на професията, както и социалните аспекти. Обстоятелствата във всяка държава-членка, свързани със структурата на транспортния сектор и работната среда за професията на автомобилен превозвач, също така се вземат предвид. На основата на този доклад Комисията изготвя предложение, което в зависимост от обстоятелствата може да има за цел:

- да се определят условията за включване на самостоятелно заетите водачи в приложното поле на директивата по отношение на някои самостоятелно заети водачи, които не вземат участие в дейности в автомобилния транспорт в други държави-членки и, които подлежат на местни ограничения по обективни причини, като например периферно местоположение, дълги вътрешни разстояния и особености на конкурентната среда, или
  - да не се включат самостоятелно заети водачи в приложното поле на директивата.
2. Разпоредбите на Директива 93/104/ЕО се прилагат към транспортните работници, които са изключени от приложното поле на настоящата директива.
3. Доколкото в настоящата директива се съдържат по-специфични разпоредби по отношение на транспортните работници, осъществяващи дейности в автомобилния транспорт, тя има, в съответствие с член 14 от Директива 93/104/ЕО, предимство пред съответните разпоредби на последната директива.
4. Настоящата директива допълва разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3820/85 и, при необходимост, на Споразумението АЕТР, които имат предимство пред разпоредбите на настоящата директива.

#### Член 3

##### Определения

За целите на настоящата директива:

а) „работно време“ е:

1. по отношение на транспортни работници: времето от началото до края на работа, през което мобилният работник е на индивидуалното си работно място, на разположение на работодателя и упражнява своите функции или дейности, т.е.:
  - времето, отдадено на всички дейности в областта на автомобилния превоз. Тези дейности са в частност следните:
    - i) управление на пътното превозно средство;
    - ii) товарене и разтоварване;
    - iii) помагане на пътниците да се качат на превозното средство и да слезат от него;
    - iv) почистване и техническа поддръжка;
    - v) всяка друга работа, предназначена за осигуряване безопасността на превозното средство, неговия товар и пътници или за изпълнение на законови или подзаконови задължения, пряко свързани с извършваната конкретна транспортна операция, включително наблюдение на товаренето и разтоварването, административни формалности с полиция, митници, имиграционни служби и др.,
  - периодите, през които той не разполага свободно с времето си и е задължен да бъде на работното си място, и да е в готовност да започне нормална работа с някои задачи, свързани с изпълнение на дежурство, и по-специално през периодите на очакване на товарене или разтоварване, когато продължителността им не може да се предвиди предварително, т.е. преди отпътуване или точно преди действителното начало на въпросния период или съгласно общите условия, договорени между социалните партньори и/или съгласно законодателните условия в държавата-членка;

2. по отношение на самостоятелно зетите водачи, се използва същото определение за времето от началото до края на работа, през което самостоятелно зетият водач е на работното си място на разположение на клиента и упражнява своите функции или дейности, различни от общата административна работа, която не е пряко свързана с извършваната конкретна транспортна операция.

Периодите на почивка по време на работа, посочени в член 5, периодите на почивка, посочени в член 6 и, без да накръпява законодателството на държавите-членки или споразуменията между социалните партньори, при условие че тези периоди следва да бъдат компенсирани или ограничени, периодите, в които е на разположение, посочени в буква б) от настоящия член, се изключват от работното време;

б) „периоди на разположение“ са:

— периоди, различни от тези, свързани с периодите на почивка по време на работа и периодите на почивка, през които транспортният работник не е задължен да бъде на работното си място, но трябва да бъде в състояние да отговаря на всички обаждания, за да започне да управлява или да възобнови управлението на превозното средство или да извърши друга работа. В частност такива периоди „на разположение“ включват периодите, през които транспортният работник придружава превозното средство докато то е пренасяно с ферибот или влак, както и периодите на изчакване на границата или поради забрани за пътното движение.

Тези периоди и тяхната предполагаема продължителност трябва да се знаят предварително от транспортните работници, т.е. преди заминаване или точно преди самото начало на въпросния период, или съгласно общите условия, договорени между социалните партньори и/или съгласно законодателните условия в държавата-членка,

— по отношение на транспортните работници, които управляват превозното средство в екип: времето, което прекарват седнали до водача или върху кушетка, докато превозното средство е в движение;

в) „работно място“ е:

— местоположението на основното място на дейност на предприятието, за което изпълнява задължения лицето, осъществяващо транспортни дейности в автомобилния транспорт, заедно с различните спомагателни места на дейност, без значение дали те се намират на същото място, където е централата или основното място на дейност,

— превозното средство, което се използва от лицето, осъществяващо транспортни дейности в автомобилния транспорт, когато изпълнява задълженията си, и

— всяко друго място, на което се извършват дейности, свързани с транспортиране;

г) „транспортен работник“ е всеки работник, представляващ част от пътуващия персонал, в това число стажанти, чиито услуги се използват от предприятието, което извършва транспортни услуги на пътници или стоки по шосе срещу възнаграждение или хонорар, или за собствена сметка;

д) „самостоятелно зет водач“ е всяко лице, чието основно занятие е превоз на пътници или стоки по шосе под наем или срещу хонорар по смисъла на законодателството на Общността, което ползва лиценз, издаден от Общността, или друга професионална оторизация за осъществяване на

гореспоменатия превоз, което има право да работи за себе си и което не е обвързано с работодател чрез трудов договор или чрез какъвто и да е друг вид трудова йерархична зависимост, което свободно може да организира съответните трудови дейности, чийто доход зависи пряко от печалбата, и което притежава свободата да поддържа, самостоятелно или в сътрудничество с други самостоятелно зети водачи, търговски отношения с няколко клиента.

По смисъла на настоящата директива водачите, които не отговарят на тези изисквания, подлежат на същите задължения и се ползват със същите права като тези, предвидени за транспортните работници в настоящата директива;

- е) „лице, осъществяващо транспортни дейности в автомобилния транспорт“ е всеки транспортен работник или самостоятелно зет водач, който извършва такава дейност;
- ж) „седмица“ е периодът от 00.00 часа в понеделник до 24.00 часа в неделя;
- з) „нощно време“ е период не по-малък от четири часа, определен от националното законодателство, между 00.00 часа и 07.00 часа;
- и) „нощна работа“ е всяка работа, извършвана през нощното време;

#### Член 4

#### Максимална продължителност на седмичното работно време

Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че:

- а) средната продължителност на седмичното работно време не може да надвишава 48 часа. Максималната средна продължителност на седмичното работно време може да бъде удължено до 60 часа, само ако в рамките на четиримесечен период не се надвишава средната продължителност на работно време от 48 часа на седмица. Член 6, параграф 1, четвърта и пета алинея от Регламент (ЕИО) № 3820/85 г. или, при необходимост, член 6, параграф 1, четвърта алинея от Споразумението АЕТР имат предимство пред настоящата директива доколкото, доколкото средното работно време на водачите, за които се отнасят, не надвишава 48 часа на седмица в рамките на период от четири месеца;
- б) работното време при различните работодатели се изчислява сумарно. Работодателят в писмена форма изисква от съответния транспортен работник отчет за времето, през което е работил за друг работодател. Транспортният работник предоставя тази информация в писмена форма.

#### Член 5

#### Почивки по време на работа

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че без да засягат степента на защита, предвидена в Регламент (ЕИО) № 3820/85, или, ако това е невъзможно, от Споразумението АЕТР, лицата, осъществяващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, без да се засяга член 2, параграф 1, при никакви обстоятелства не могат да работят в продължение на повече от шест последователни часа без почивка от минимум 30 минути, ако общият брой изработени часове е между 6 и 9 часа, и най-малко от 45 минути, ако общият брой изработени часове е повече от 9 часа.

2. Почивките по време на работа могат да се разделят на периоди, всеки от които е с продължителност най-малко 15 минути.

#### Член 6

##### Почивки

За целите на настоящата директива по отношение на стажантите се прилагат същите разпоредби относно времето за почивка, както другите транспортни работници в изпълнение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 или, ако това е невъзможно, на Споразумението АЕТР.

#### Член 7

##### Нощен труд

1. Държавите-членки вземат необходимите мерки, за да гарантират, че:

- ако се полага ношен труд, дневното работно време не надвишава десет часа за всеки период от двадесет и четири часа,
- компенсацията за ношен труд се предоставя в съответствие с националните законодателни мерки, колективните трудови договори, споразуменията между социалните партньори и/или националната практика, при условие че тази компенсация няма да застраши пътната безопасност.

2. В срок до 23 март 2007 г., Комисията оценява, в рамките на доклада, който изготвя в съответствие с член 13, параграф 2, последиците от приложението на разпоредбите, посочени в параграф 1 по-горе. Комисията представя, при необходимост, подходящи предложения заедно с доклада.

3. Комисията прави предложение за директива, която да съдържа разпоредби, свързани с обучението на професионални водачи, в това число и водачи, извършващи нощна работа, и която определя общите принципи на такова обучение.

#### Член 8

##### Дерогации

1. Поради обективни или технически причини, или причини, свързани с организацията на работата, могат да бъдат приети дерогации от членове 4 и 7 чрез колективни трудови договори, споразумения между социалните партньори или, когато това не е възможно, чрез закони, подзаконови и административни разпоредби, при условие че са проведени консултации със съответните представители на работодателите и на работниците, и са положени усилия за насърчаване на всички подходящи форми на социалния диалог.

2. Възможността за дерогация от член 4 не може да води до определянето на референтен период, по-голям от шест месеца, за изчисляване на средната максимална продължителност на седмичното работно време от четиридесет и осем часа.

#### Член 9

##### Информирание и регистри

Държавите-членки гарантират, че:

- a) транспортните работници са информирани относно съответните национални изисквания, вътрешните правила на предприятието и споразуменията между социалните партньори, в частност относно колективните трудови договори и всички

фирмени споразумения, сключени на основата на настоящата директива, без да се засяга Директива 91/533/ЕИО на Съвета от 14 октомври 1991 г. относно задължението на работодателя да информира работниците или служителите за условията на трудовия договор или на трудовото правоотношение <sup>(1)</sup>;

- b) без да се засяга член 2, параграф 1, работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, се регистрира. Регистрите се съхраняват за срок не по-малко от две години след края на разглеждания период. Отговорността за регистриране на работното време на транспортните работници носят работодателите. При поискване те предоставят на транспортните работници копия от записите на изработените часове.

#### Член 10

##### По-благоприятни разпоредби

Настоящата директива не засяга правото на държавите-членки да прилагат или въвеждат закони, подзаконови и административни разпоредби, по-благоприятни за защитата на здравето и безопасността на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт, или правото им да улесняват или разрешават прилагането на колективни трудови договори или други споразумения, сключени между социалните партньори, които са по-благоприятни за защитата на здравето и безопасността на транспортните работници. Прилагането на настоящата директива не представлява достатъчно основание за намаляване на общото ниво на защитата, предоставена на работниците, посочено в член 2, параграф 1.

#### Член 11

##### Санкции

Държавите-членки създават система от санкции при нарушения на разпоредбите на вътрешното право, приети в съответствие с настоящата директива, и предприемат всички необходими мерки, за да гарантират изпълнението на тези санкции. Така предвидените мерки следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи.

#### Член 12

##### Преговори с трети страни

След влизане в сила на настоящата директива, Общността започва преговори със съответните трети страни с оглед прилагането на правила, равностойни на тези, посочени в настоящата директива към транспортните работници, наети на работа в предприятия, установени в трета страна.

#### Член 13

##### Доклади

1. Държавите-членки докладват на Комисията на всеки две години за изпълнението на настоящата директива като посочват мненията на социалните партньори. Докладът трябва да стигне до Комисията не по-късно от 30 септември след датата, на която изтича двегодишният период, отразен в доклада. Двегодишният период е същият като този, посочен в член 16, параграф 2 от Регламент (ЕИО) № 3820/85.

<sup>(1)</sup> ОВ L 288, 18.10.1991 г., стр. 32.

2. Комисията изготвя доклад на всеки две години относно изпълнението на настоящата директива от държавите-членки и развитието в разглежданата област. Комисията изпраща доклада на Европейския парламент, на Съвета, на Икономическия и социален комитет и на Комитета на регионите.

#### Член 14

#### Заклучителни разпоредби

1. Държавите-членки приемат необходимите законови, подзаконовни и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива преди 23 март 2005 г. или гарантират, че до същата дата социалните партньори определят необходимите мерки със споразумение, като държавите-членки са задължени да предприемат необходимите мерки, които им позволят да бъдат в състояние по всяко време да гарантират резултатите, изисквани от настоящата директива.

Когато държавите-членки приемат мерките, посочени в първата алинея, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условиата и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки предоставят на Комисията разпоредбите от националното законодателство, които вече са приели или които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. Държавите-членки следят за това спедиторите, товарачите, първоначалните изпълнители, подизпълнителите и предприятията, които наемат на работа транспортни работници, да се съобразяват със съответните разпоредби на настоящата директива.

#### Член 15

#### Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила от деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

#### Член 16

#### Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 11 март 2002 година.

За Европейския парламент

Председател

P. COX

За Съвета

Председател

J. PIQUÉ I CAMPS