

# ДИРЕКТИВА 2002/15/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 11 март 2002 година

## за организацията на работното време на лицата, осъществяващи мобилни пътни транспортни дейности

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално членове 71 и 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 на Съвета (ЕИО) № 3820/85 от 20 декември 1985 г. за хармонизацията на някои социални закони, свързани с пътният транспорт<sup>4)</sup> определя общите правила по отношение на времето за управление на превозното средство и периодите на почивка за водачите; като имат предвид, че този регламент не обхваща други аспекти на работното време за пътни превози.

(2) Директива на Съвета 93/104/ЕО от 23 ноември 1993 г. относно някои аспекти на организацията на работното време<sup>5)</sup> дава възможност да се приемат по-конкретни изисквания за организацията на работното време. Вземайки предвид отрасловия характер на настоящата директива, чийто разпоредби имат предимство пред Директива 93/104/ЕО по силата на член 14 от нея.

(3) Въпреки интензивните преговори между социалните партньори е невъзможно да се постигне съгласие по темата за мобилните работници в пътният транспорт.

---

<sup>1)</sup> ОВ № С 43, 17.02.1999 г., стр. 4.

<sup>2)</sup> ОВ № С 138, 18.05.1999 г., стр. 33.

<sup>3)</sup> Становище на Европейския парламент от 14 април 1999 г. (ОВ № С 219, 30.07.1999 г., стр. 235), потвърдено на 6 май 1999 г. (ОВ № С 279, 01.10.1999 г., стр. 270), Обща позиция на Съвета от 23 март 2001 г. (ОВ № С 279, 01.10.1999 г., стр. 270) и Решение на Европейския парламент от 14 юни 2001 г. (все още не е публикувано в Официалния 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. Последно изменена и допълнена с Директива 2000/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ № L 195, 01.08.2000 г., стр. 41).

(4) Следователно е необходимо да се изготвят редица по-конкретни разпоредби относно часовете на работа в пътния транспорт с цел да се осигури безопасността на превозите и здравословни и безопасни условия на работа на лицата, осъществяващи такива превози.

(5) Тъй като целите на предложените действия не могат да бъдат постигнати на достатъчно ниво от държавите-членки и следователно, поради степента и ефектите на предложеното действие, могат да се постигнат по-добре на ниво Общност, в съответствие с принципа на пропорционалност, изложен в същия член, настоящата директива не излиза извън рамките на необходимото, за да постигне тези цели.

(6) В обсега на материята, уредена с настоящата директива, се включват само мобилните работници, наети на работа в транспортни предприятия, установени в държава-членка, които вземат участие в мобилен пътен транспорт, предмет на Регламент (ЕИО) № 3820/85 или, ако това е невъзможно, на Европейското споразумение относно работата на екипажите на превозни средства, участващи в международен пътен транспорт (AETR).

(7) Трябва да стане ясно, че мобилните работници, изключени от обхвата на настоящата директива, които не са свободно практикуващи водачи, се ползват от основната защита, предвидена в Директива 93/104/ЕО. Като имат предвид, че основната защита включва съществуващите правила за достатъчна почивка, максимална средна работна седмица, годишен отпуск и някои основни разпоредби за работещите през нощта в това число и проверка на здравословното им състояние.

(8) Свободно практикуващите водачи, тъй като са включени в обхвата на Регламент (ЕИО) № 3820/85, но са изключени от обхвата на Директива 93/104/ЕО, трябва временно да се изключат от обхвата 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 регламенти на Общността относно работното време.

(10) За да се подобри пътната безопасност, да не се допуска нарушаване на конкуренцията и да се гарантират безопасността и здравето на мобилните работници, предмет на настоящата директива, те следва да знаят точно кои периоди, посветени на дейности в областта на пътния транспорт, представляват работно време и кои не представляват работно време и следователно се считат за периоди на прекъсване на работа, периоди на почивка или периоди "на разположение". За тези работници следва да се осигурят минимални дневни и седмични периоди на почивка и достатъчно прекъсвания на работа. Необходимо е също да се определи максималната граница за броя на работните часове на 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 нощна работа са

вредни за здравето на работниците и могат да застрашат тяхната безопасност както и общата пътна безопасност.

(12) В резултат на това е необходимо да се намали продължителността на периодите на нощна работа и да се предвиди за професионалните водачи, които работят през нощта, съответстващо възнаграждение за тяхната работа и да не се допуска те да са в неравностойно положение при предоставянето на възможности за обучение.

(13) Работодателите следва да поддържат записи на отделните случаи, в които е надвишена максималната средна работна седмица, приложима за мобилните 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 контролира въвеждането 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 резултатите от въвеждането на разпоредбите относно нощната работа.

(16) За някои разпоредби е необходимо да се предвиди възможност да подлежат на дерогация, която се приема, в зависимост от обстоятелствата, от държавите-членки или от двете страни 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, осъществяващи мобилен пътен 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 мобилните работници, наети на работа в предприятия, установени в държава-членка, които вземат участие в дейности по пътният транспорт, предмет на Регламент (ЕИО) № 3820/ 85, или, ако това е невъзможно, на Споразумението AETR.

Без да се накърняват разпоредбите на следващата алинея, настоящата директива се прилага за водачи на превозни средства на свободна практика 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 последствията от изключването на водачите на свободна практика от обхвата на директивата по отношение на пътната безопасност, условията за конкуренция, структурата на професията, както и социалните аспекти и взема предвид обстоятелствата във всяка държава-членка, свързани със структурата на транспортния сектор и работната среда за професията на автомобилен превозвач. На основата на този доклад Комисията изготвя предложение, което, в зависимост от обстоятелствата, може да има за цел:

- да се определят начините за включване на свободно практикуващите водачи в обсега на материята, уредена с директивата, по отношение на някои свободно практикуващи водачи, които не вземат участие в дейности по пътен 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 свободно практикуващи водачи в обсега на материята, уредена с директивата.

2. Разпоредбите на Директива 93/104/ЕО се прилагат за мобилните работници, които са изключени от обсега на материята, уредена с настоящата директива.

3. Доколкото в настоящата директива се съдържат по-конкретни разпоредби по отношение на мобилните работници, осъществяващи дейности по пътен 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. в случай, че работниците са мобилни: времето от началото до края на работа, през което мобилният работник е на работното си 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 слязат 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 и мониторинг на товаренето и

разтоварването, административни формалности с полиция, митници, имиграционни служби и др.,

- периодите, през които той не разполага изцяло 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 заминаване 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. в случай че водачите са на свободна практика, се използва същото определение за времето от началото до края на работа, през което свободно-практикуващият 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 прекъсване на работа, посочени в член 5, периодите на почивка, посочени в член 6, и, без да накърнява 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 прекъсване на работа и периодите на почивка, през които мобилният 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 преустанови управлението на превозното средство или да извърши друга работа. В частност такива периоди "на разположение" включват периодите, през които мобилният работник придружава превозното средство докато то е пренасяно с ферибот или влак, както и периодите на престой на границата или поради забрани за пътното движение.

Тези периоди и тяхната предполагаема продължителност се знаят предварително от мобилните 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,

- за мобилните 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 мобилен пътен 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 мобилен пътен транспорт, когато изпълнява задълженията си, и
  - всяко друго място, на което се извършват дейности, свързани с транспортиране;

г) "мобилен работник" е всеки работник, представляващ част от пътуващия персонал, в това число обучаващи и чираци, който работи в предприятие, което осъществява пътен транспорт на пътници или стоки срещу възнаграждение или за собствена сметка;

д) "водач на свободна практика" е всяко лице, чието основно занятие е превоз на пътници или стоки по шосе за собствена сметка по смисъла на законодателството на Общността, което ползва лиценз, издаден от Общността, или друга професионална оторизация за осъществяване на гореспоменатия транспорт, което има право да работи за себе си и което не е обвързано с работодател чрез трудов договор или друг вид трудови отношения на подчинение, което свободно може да организира съответните трудови дейности, чийто доход зависи пряко от натрупаната печалба, и което притежава свободата да поддържа, самостоятелно или чрез сдружение на водачи на свободна практика, 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 мобилните работници в настоящата директива;

е) "лице, осъществяващо дейности по мобилен пътен транспорт" е всеки мобилен работник или водач на свободна практика, който извършва такава дейност;

ж) "седмица" е периодът от 00.00 часа в понеделник до 24.00 часа в неделя;

х) "нощен период" 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 нощта;

#### *Член 4*

### **Максимално седмично работно време**

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

а) средното седмично работно време не може да надвишава 48 часа. Максималното средно седмично работно време може да бъде удължено до 60 часа, само ако в продължение на четири месеца не се надвишава средното работно време от 48 часа на седмица. Четвъртата и петата алинея на член 6, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3820/85 или, при необходимост, четвъртата алинея на член 6, параграф 1 от Споразумението AETR имат предимство пред настоящата директива дотолкова, доколкото средното работно време на водачите, за които се отнасят, не надвишава 48 часа на седмица за срок от четири месеца;

б) работното време за различните работодатели е сумата от работните часове. Работодателят в писмена форма изисква от заинтересования мобилен работник отчет за времето, през което е работил за друг работодател. Мобилният работник предоставя тази информация в писмена форма.

#### *Член 5*

### **Прекъсване на работа**

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

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

#### *Член 6*

### **Периоди на почивка**

За целите на настоящата директива чираците и обучаващите са предмет на същите разпоредби относно времето за почивка, както другите мобилни работници в изпълнение на Регламент (ЕИО) № 3820/ 85, или, ако това е невъзможно, на Споразумението АЕТР.

#### *Член 7*

### **Нощна работа**

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

- ако се извършва нощна работа, дневното работно време не надвишава десет часа за всеки период от двадесет и четири часа,
- компенсацията за нощен труд се определя в съответствие с мерките на вътрешното законодателство, колективните трудови договори, споразуменията между двете страни в сектора 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 определянето на общите принципи на такова обучение.

## *Член 8* **Дерогации**

1. Поради обективни или технически причини, или причини, касаещи организацията на работа, могат да бъдат приети дерогации от членове 4 и 7 чрез колективните трудови договори, споразуменията между социалните партньори или, когато това не е възможно, чрез закони, подзакони и административни разпоредби при условие, че са проведени консултации между представители на работодателите и заинтересованите работници и са положени усилия за насърчаване на всички подходящи форми на социален диалог.

2. Възможността за дерогация от член 4 не може да води до определянето на базов период, по-голям от шест месеца, за изчисляване на средното максимално седмично работно време, равно на четиридесет и осем часа.

## *Член 9* **Информация и записвания**

Държавите-членки гарантират, че:

а) мобилните работници се информират за съответните национални изисквания, вътрешните правила на предприятието и споразуменията между двете страни в сектора, в частност за колективните трудови договори и всички фирмени споразумения, сключени на основата на настоящата директива, без да се накърнява Директива на Съвета 91/533/ЕИО от 14 октомври 1991 г. относно задължението на работодателя да информира служителите за условията, приложими за договора или трудовоправните отношения<sup>6</sup>;

б) без да се накърнява член 2, параграф 1 работното време на лицата, осъществяващи мобилен пътен транспорт, се записва. Записите се съхраняват за срок не по-малко от две години след края на разглеждания период. Отговорността за записване на работното време на мобилните работници носят работодателите. При поискване те предоставят на мобилните работници копия от записите на изработените часове.

## *Член 10* **По-благоприятни разпоредби**

Настоящата директива не накърнява правото на държавите-членки да прилагат или въвеждат закони, подзакони и административни разпоредби, по-благоприятни за защитата на здравето и безопасността на лицата, осъществяващи мобилен пътен транспорт, или правото им да улесняват или разрешават приложението на колективни трудови договори или други споразумения, сключени между двете страни в сектора, които са по-благоприятни за защитата на здравето и безопасността на мобилните работници. Въвеждането на настоящата директива не е законно основание за намаляване на общото ниво на защитата, предоставена на работниците, посочена в член 2, параграф 1.

---

<sup>6</sup> ОВ № L 288, 18.10.1991 г., стр.32.



## *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 мобилните 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 двете страни в сектора. 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.

2. Комисията изготвя доклад на всеки две години относно изпълнението на настоящата директива от държавите-членки и развитията 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, подзаконови и административни разпоредби, за да приведат законодателството си в съответствие с настоящата директива преди 23 март 2005 г. или гарантират, че до тази дата двете страни в сектора ще определят необходимите мерки със споразумение, като държавите-членки са задължени да предприемат необходимите действия, които им позволяват 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. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

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

3. Държавите-членки следят за това спедиторите, товарачите, първоначалните изпълнители, подизпълнителите и предприятията, които наемат на работа мобилни работници, да спазват 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**