

DIRECTIVA 2002/15/CE din 11 martie 2002

privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolele 71 și 137 alineatul (2) ale acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei (1),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social (2),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat (3) și având în vedere textul comun aprobat de comitetul de conciliere la 16 ianuarie 2002,

întrucât:

(1)Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind armonizarea anumitor legislații sociale în materie de transport rutier (4) a stabilit reguli comune referitoare la timpul de conducere auto și la perioadele de odihnă ale conducătorilor auto; regulamentul respectiv nu prevede alte aspecte ale timpului de lucru în domeniul transportului rutier.

(2)Directiva 93/104/CE a Consiliului din 23 noiembrie 1993 privind anumite aspecte ale organizării timpului de lucru (5) face posibilă adoptarea unor cerințe mai specifice pentru organizarea timpului de lucru; ținând seama de caracterul sectorial al acestei directive, dispozițiile acesteia au prioritate față de Directiva 93/104/CE în temeiul articolului 14 din aceasta.

(3)În pofida negocierilor intense între partenerii sociali, nu a fost posibil să se ajungă la un acord în privința lucrătorilor mobili din transportul rutier.

(4)Este prin urmare necesar să se adopte o serie de dispoziții speciale privind timpul de lucru în transportul rutier, menite să asigure siguranța transportului, precum și sănătatea și siguranța persoanelor implicate.

(5)Deoarece obiectivele acțiunii avute în vedere nu pot fi realizate în suficientă măsură de statele membre și, prin urmare pot fi realizate mai bine la nivel comunitar, datorită dimensiunii și efectelor acțiunii propuse, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității așa cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. Potrivit principiului proporționalității, după cum este enunțat în acest articol, prezenta directivă nu se extinde dincolo de ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective.

(1)JO C 43, 17.2.1999, p. 4.

(2)JO C 138, 18.5.1999, p. 33.

DIRECTIVA 2002/15/CE din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

(³)Avizul Parlamentului European din 14 aprilie 1999 (JO C 219, 30.7.1999, p. 235), confirmat la 6 mai 1999 (JO C 279, 1.10.1999, p. 270), Poziția comună a Consiliului din 23 martie 2001 (JO C 142, 15.5.2001, p. 24) și decizia Parlamentului European din 14 iunie 2001 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Decizia Parlamentului European din 5 februarie 2002 și decizia Consiliului din 18 februarie 2002.

(⁴)JO L 370, 31.12.1985, p. 1.

(⁵)JO L 307, 13.12.1993, p. 18. Directivă modificată ultima dată de Directiva 2000/34/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 195, 1.8.2000, p. 41).

(6)Domeniul de aplicare a prezentei directive face referire numai la lucrătorii mobili angajați de întreprinderi de transport înființate într-un stat membru, care participă la activități mobile de transport rutier reglementate de Regulamentul (CEE) nr. **3820/85** sau, în absența unor dispoziții specifice, de Acordul european privind munca echipajelor de pe vehiculele care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR).

(7)Ar trebui să se precizeze că lucrătorii mobili excluși din domeniul de aplicare a prezentei directive, alții decât conducătorii auto independenți, beneficiază de protecția de bază prevăzută de Directiva 93/104/CE. Această protecție de bază include regulile existente privind timpul de repaos corespunzător, durata maximă a săptămânii medii de lucru, concediul anual și anumite dispoziții de bază aplicabile lucrătorilor de noapte, inclusiv controalele medicale.

(8)Întrucât conducătorii auto independenți sunt incluși în domeniul de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. **3820/85**, dar sunt excluși din cel al Directivei 93/104/CE, aceștia ar trebui să fie excluși temporar din domeniul de aplicare a prezentei directive în conformitate cu dispozițiile articolului 2 alineatul (1).

(9)Definițiile folosite în prezenta directivă nu trebuie să constituie un precedent pentru alte reglementări comunitare privind timpul de lucru.

(10)Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, a evita denaturarea concurenței și a garanta siguranța și sănătatea lucrătorilor mobili care intră sub incidența prezentei directive, aceștia trebuie să știe cu precizie care perioade dedicate activităților de transport rutier constituie timp de lucru și care nu, fiind astfel considerate timp de pauză, timp de repaos sau perioade de disponibilitate; acestor lucrători ar trebui să li se acorde perioade zilnice și săptămânale minime de odihnă, precum și pauze corespunzătoare; este de asemenea necesar să se fixeze o limită maximă a numărului de ore de lucru săptămânale.

(11)Cercetările arată că organismul uman este mai sensibil în timpul nopții la perturbările induse de mediu și de asemenea la anumite forme greoaie de organizare și că perioadele lungi de lucru în timpul nopții pot fi dăunătoare sănătății lucrătorilor și le pot periclita siguranța, precum și siguranța rutieră în general.

(12)Prin urmare, apare necesitatea să se limiteze durata perioadelor de lucru în timpul nopții și să se prevadă acordarea de compensații corespunzătoare conducătorilor auto profesioniști care lucrează în timpul nopții pentru activitatea pe care o desfășoară și aceștia să nu fie dezavantajați în ceea ce privește șansele de formare profesională.

(13)Angajatorii trebuie să țină evidența depășirilor duratei maxime a săptămânii medii de lucru aplicabile lucrătorilor mobili.

DIRECTIVA 2002/15/CE din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

(14) Dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. **3820/85** privind durata de conducere a autovehiculului în cadrul transportului de pasageri internațional și național, altul decât serviciile regulate, ar trebui să se aplice în continuare.

(15) Comisia trebuie să urmărească aplicarea prezentei directive și evoluțiile în acest domeniu în statele membre și să prezinte Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social și Comitetului Regiunilor un raport privind aplicarea regulilor și consecințele dispozițiilor referitoare la lucrul în timpul nopții.

☐(16) Este necesar să se prevadă că anumite dispoziții pot face obiectul unor derogări adoptate, în funcție de condiții, de către statele membre sau de partenerii sociali. Ca regulă generală, în eventualitatea unei derogări, lucrătorii respectivi trebuie să beneficieze de perioade de repaos compensatorii,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Art. 1: Obiect

Obiectul prezentei directive constă în stabilirea cerințelor minime legate de organizarea timpului de lucru în vederea îmbunătățirii protecției sănătății și siguranța persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier și creșterea siguranței rutiere, precum și alinierea condițiilor de concurență.

Art. 2: Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică lucrătorilor mobili angajați în întreprinderi înființate într-un stat membru, care participă la activități de transport rutier reglementate de Regulamentul (CEE) nr. **3820/85** sau, în absența unor dispoziții speciale, de acordul AETR.

Fără a aduce atingere dispozițiilor din următorul paragraf, prezenta directivă se aplică conducătorilor auto independenți începând cu data de 23 martie 2009.

Cu cel puțin doi ani înainte de această dată, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului. Acest raport analizează consecințele excluderii conducătorilor auto independenți din domeniul de aplicare a directivei în privința siguranței rutiere, condițiilor concurenței, structurii profesiei cât și aspectelor sociale. Se ține cont de condițiile din fiecare stat membru referitoare la structura industriei transporturilor și la mediul de lucru în domeniul transportului rutier. Pe baza acestui raport, Comisia prezintă o propunere având ca obiectiv, dacă este cazul:

- stabilirea modalităților pentru includerea conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare a directivei în privința acelor conducători auto independenți care nu participă la activități de transport rutier în alte state membre și care sunt supuși constrângerilor locale din motive obiective, cum ar fi o locație periferică, distanțe interne lungi și un mediu concurențial specific sau

- neinclusiunea conducătorilor auto independenți în domeniul de aplicare a directivei.

(2) Dispozițiile Directivei 93/104/CE se aplică lucrătorilor mobili excluși din domeniul de aplicare a prezentei directive.

DIRECTIVA 2002/15/CE din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

(3) În măsura în care prezenta directivă conține dispoziții speciale în ce privește lucrătorii mobili care efectuează activități de transport rutier, aceasta are prioritate, în temeiul articolului 14 din Directiva 93/104/CE, în raport cu dispozițiile corespunzătoare ale acelei directive.

(4) Prezenta directivă completează dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. **3820/85** și, acolo unde este necesar, ale acordului AETR, care are prioritate în fața dispozițiilor prezentei directive.

Art. 3: Definiții

În sensul prezentei directive:

a) "timp de lucru" reprezintă:

1. În cazul lucrătorilor mobili: perioada de la începutul până la sfârșitul timpului de lucru, în timpul căruia lucrătorul mobil se află la postul său de lucru, la dispoziția angajatorului și în exercițiul funcțiilor sau activităților sale, adică:

- perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier. Aceste activități sunt, cu precădere, următoarele:

(i) conducerea autovehiculului;

(ii) încărcarea și descărcarea;

(iii) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul;

(iv) curățenia și întreținerea tehnică;

(v) toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare direct legate de operațiunea de transport aflată în desfășurare, inclusiv supravegherea încărcării și descărcării, formalitățile administrative legate de poliție, vamă, serviciul de imigrare etc.;

- perioadele de timp în care acesta nu poate dispune liber de timpul său și i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, îndeplinind anumite sarcini asociate serviciului, în special în timpul perioadelor când așteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte, și anume fie înaintea plecării fie chiar înaintea începerii efective a perioadei în chestiune, sau în condițiile generale negociate între partenerii sociali și în condițiile legislației statelor membre;

2. În cazul conducătorilor auto independenți, aceeași definiție se aplică perioadei cuprinse între începutul și sfârșitul lucrului, în timpul căreia conducătorul auto independent se află la postul său de lucru, la dispoziția clientului sau exercitându-și funcțiile sau activitățile altele decât activitatea administrativă generală care nu este direct legată de operația de transport respectivă aflată în curs de desfășurare.

Perioadele de pauză la care se face referire la articolul 5, perioadele de odihnă la care se face referire la articolul 6 și, fără a aduce atingere legislației statelor membre sau acordurilor dintre partenerii sociali care prevăd că aceste perioade ar trebui compensate sau limitate, perioadele de disponibilitate menționate la litera (b) a prezentului articol, sunt excluse din timpul de lucru;

b) "perioade de disponibilitate" reprezintă:

DIRECTIVA 2002/15/CE din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

- perioadele, altele decât cele de pauză sau de repaos, în timpul cărora lucrătorului mobil nu i se cere să rămână la postul său de lucru, dar trebuie să fie disponibil să răspundă la orice apel de a întreprinde o călătorie sau a relua conducerea vehiculului sau de a efectua o altă muncă. În special aceste perioade de disponibilitate includ perioadele în timpul cărora lucrătorul mobil însoțește un vehicul care este transportat cu feribotul sau cu trenul, precum și perioadele de așteptare la graniță și cele datorate interdicțiilor de circulație.

Aceste perioade și durata lor previzibilă sunt cunoscute în avans de către lucrătorul mobil, adică fie înaintea plecării fie chiar înaintea începerii efective a perioadei respective, sau în condițiile generale negociate între partenerii sociali și/sau în condițiile legislației statelor membre;

- pentru lucrătorii mobili care conduc vehiculul în echipă, perioada petrecută stând lângă șofer sau în cușetă în timp ce vehiculul este în mișcare;

c) "post de lucru" reprezintă:

- locul unde se află sediul principal al întreprinderii pentru care persoana respectivă care efectuează activități mobile de transport rutier îndeplinește anumite sarcini, împreună cu diversele sucursale ale întreprinderii, indiferent dacă acestea sunt situate în același loc cu sediul social sau sediul principal;

- vehiculul utilizat la îndeplinirea sarcinilor de către persoana care efectuează activități mobile de transport rutier și

- orice alt loc unde se desfășoară activități legate de transport;

d) "lucrător mobil" reprezintă orice lucrător care face parte din personalul aflat în cursă, inclusiv stagiarii și ucenicii, aflați în serviciul întreprinderii care desfășoară servicii de transport rutier de pasageri sau mărfuri contra unei remunerații sau pe cont propriu;

e) "conducător auto independent" reprezintă persoana a cărei principală ocupație constă în transportul rutier de pasageri sau mărfuri contra unei remunerații în sensul legislației comunitare pe baza unei licențe comunitare sau a altei autorizații profesionale de efectuare a transportului menționat anterior, care are dreptul să lucreze pe cont propriu și care nu este legată de un angajator printr-un contract de muncă sau alt tip de relație ierarhică de muncă, persoană care este liberă să organizeze activitățile de lucru relevante, al cărei venit depinde direct de profitul realizat și care dispune de libertatea de a întreține, individual sau pe bază de cooperare între conducători auto independenți, relații comerciale cu mai mulți clienți.

În sensul prezentei directive, conducătorii auto care nu îndeplinesc aceste criterii sunt supuși aceluiași obligații și beneficiază de aceleași drepturi ca cele prevăzute în prezenta directivă pentru lucrătorii mobili;

f) "persoană care efectuează activități mobile de transport rutier" reprezintă un lucrător mobil sau conducător auto independent care efectuează astfel de activități;

g) "săptămână" reprezintă perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;

h) "timpul nopții" reprezintă o perioadă de cel puțin patru ore, după cum este definită de legislația națională, cuprinsă între orele 00.00 și 07.00;

i) "muncă de noapte" reprezintă orice muncă efectuată în timpul nopții.

Art. 4: Durata maximă a săptămânii de lucru

Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura următoarele:

a) durata medie a săptămânii de lucru nu poate depăși 48 de ore. Durata maximă a săptămânii de lucru poate fi prelungită la 60 de ore numai dacă media de 48 de ore pe săptămână nu este depășită pe parcursul a patru luni. Cel de-al patrulea și al cincilea paragraf din articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 sau, dacă este necesar, al patrulea paragraf din articolul 6 alineatul (1) din acordul AETR au prioritate în fața prezentei directive, în măsura în care conducătorii auto respectivi nu depășesc o medie a timpului de lucru de 48 de ore pe săptămână pe parcursul a patru luni;

b) timpul de lucru pentru diverși angajatori reprezintă suma orelor de lucru; angajatorul solicită în scris lucrătorului mobil respectiv să prezinte o situație a duratei lucrate în contul unui alt angajator; lucrătorul mobil prezintă aceste informații în scris.

Art. 5: Pauze

(1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura că, fără a aduce atingere nivelului de protecție asigurat de Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 sau, în absența unor astfel de dispoziții, de către acordul AETR, persoanele care efectuează activități mobile de transport rutier, fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (1), nu lucrează în nici o situație mai mult de șase ore consecutive fără a face o pauză. Timpul de lucru se întrerupe cu o pauză de cel puțin 30 de minute, dacă orele de lucru totalizează între șase și nouă ore, și de cel puțin 45 de minute, dacă orele de lucru totalizează peste nouă ore.

(2) Pauzele pot fi subdivizate în perioade de cel puțin 15 minute fiecare.

Art. 6: Perioade de repaos

În sensul prezentei directive, ucenicii și stagiarii intră sub incidența aceluiași dispoziții cu privire la timpul de odihnă ca și alți lucrători mobili în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 sau, în absența unor astfel de dispoziții, cu acordul AETR.

Art. 7: Munca de noapte

(1) Statele membre adoptă măsurile necesare pentru a asigura următoarele:

- dacă se efectuează muncă de noapte, timpul de lucru zilnic nu depășește zece ore pentru fiecare perioadă de 24 de ore;
- se acordă o compensație pentru munca de noapte în conformitate cu dispozițiile legislative naționale, convențiile colective, acordurile între partenerii sociali și practica națională, cu condiția ca această compensație să nu fie de natură a periclita siguranța rutieră.

(2) Până la 23 martie 2007, în cadrul raportului pe care-l redactează în temeiul articolului 13 alineatul (2), Comisia evaluează consecințele dispozițiilor alineatului (1) de mai sus. Dacă este necesar, Comisia însoțește raportul de propuneri corespunzătoare.

DIRECTIVA 2002/15/CE din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

(3) Comisia prezintă o propunere de adoptare a unei directive conținând dispoziții referitoare la pregătirea conducătorilor auto profesioniști, inclusiv a celor care efectuează muncă de noapte, stabilind de asemenea principiile generale ale acestei pregătiri.

Art. 8: Derogări

(1) Pot fi adoptate derogări de la articolele 4 și 7, din rațiuni obiective sau tehnice ori rațiuni care țin de organizarea muncii, prin intermediul convențiilor colective, acordurilor între partenerii sociali, sau dacă acest lucru nu este posibil, prin dispoziții legale, de reglementare și administrative, cu condiția unor consultări între reprezentanții angajatorilor și ai lucrătorilor respectivi și a depunerii de eforturi pentru încurajarea tuturor formelor relevante de dialog social.

(2) Opțiunea în favoarea unei derogări de la articolul 4 poate să nu conducă la stabilirea unei perioade de referință care să depășească șase luni, pentru calculul timpului de lucru maxim săptămânale de 48 de ore.

Art. 9: Informații și evidențe

Statele membre asigură următoarele:

a) lucrătorii mobili sunt informați cu privire la cerințele naționale în domeniu, regulamentul intern al întreprinderii și acordurile între părțile sociale, în special convențiile colective și orice acorduri de întreprindere, încheiate pe baza prezentei directive, fără a aduce atingere Directivei 91/533/CEE a Consiliului din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a-i informa pe angajați cu privire la condițiile aplicabile contractului sau relațiilor de muncă ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ JO L 288, 18.10.1991, p. 32.

b) fără a aduce atingere articolului 2 alineatul (1), se ține evidența timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier. Evidențele se păstrează cel puțin doi ani după încheierea perioadei respective. Angajatorii poartă răspunderea pentru ținerea evidenței cu privire la timpul de lucru efectuat de lucrătorii mobili. La cerere, angajatorii remit lucrătorilor mobili copii ale evidenței cu privire la orele lucrate de aceștia.

Art. 10: Dispoziții mai favorabile

Prezenta directivă nu aduce atingere dreptului statelor membre de a aplica sau introduce dispoziții legale, de reglementare sau administrative mai favorabile în ce privește protecția sănătății și siguranței persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier sau dreptului lor de a facilita sau permite aplicarea convențiilor colective sau a altor acorduri încheiate între partenerii sociali care sunt mai favorabile protecției sănătății și siguranței lucrătorilor mobili. Aducerea la îndeplinire a prezentei directive nu constituie un temei justificat de reducere a nivelului general de protecție acordată lucrătorilor menționați la articolul 2 alineatul (1).

Art. 11: Sancțiuni

Statele membre stabilesc un sistem de sancțiuni pentru încălcarea dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și adoptă toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestor sancțiuni. Sancțiunile astfel prevăzute sunt eficiente, proporționale și de descurajare.

Art. 12: Negocieri cu țări terțe

DIRECTIVA 2002/15/CE din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier

Imediat după intrarea în vigoare a prezentei directive, Comunitatea începe negocieri cu țările terțe relevante în vederea aplicării de reglementări echivalente cu cele stabilite în prezenta directivă lucrătorilor mobili angajați de întreprinderi înființate într-o țară terță.

Art. 13: Rapoarte

(1) La fiecare doi ani, statele membre prezintă un raport Comisiei privind aplicarea prezentei directive, indicând punctele de vedere ale partenerilor sociali. Raportul trebuie să parvină Comisiei până la 30 septembrie care urmează datei la care expiră perioada de doi ani la care face referire raportul. Perioada de doi ani este aceeași cu cea la care se face referire la articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85.

(2) La fiecare doi ani, Comisia întocmește un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive de către statele membre și evoluțiile în domeniul respectiv. Comisia comunică acest raport Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social și Comitetului Regiunilor.

Art. 14: Dispoziții finale

(1) Statele membre adoptă actele cu putere de lege și actele administrative necesare aducerii la îndeplinire a prezentei directive până la 23 martie 2005 sau se asigură până la acea dată că partenerii sociali au stabilit măsurile necesare pe bază de acord, statele membre fiind obligate să întreprindă toate demersurile care să le permită oricând să garanteze rezultatele cerute de prezenta directivă.

Atunci când statele membre adoptă măsurile la care se face referire în primul paragraf, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de statele membre textele dispozițiilor de drept intern pe care le-au adoptat sau le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Statele membre veghează ca expeditorii, transportatorii, antreprenorii principali, subantreprenorii și întreprinderile care angajează lucrători mobili să respecte dispozițiile corespunzătoare din prezenta directivă.

Art. 15: Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare la data publicării în Jurnalul Oficial al Comunităților Europene.

Art. 16: Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 11 martie 2002.

Pentru Parlamentul European

Președintele

P. COX

Pentru Consiliu

Președintele

J. PIQUE I CAMPS

Publicat în Ediția Specială a Jurnalului Oficial cu numărul 0 din data de 1 ianuarie 2007

© Uniunea Europeană, <http://eur-lex.europa.eu>. Numai legislația Uniunii Europene publicată pe suport de hartie în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene este considerată autentică.

