

32002L0015

23.3.2002

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 80/35

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2002/15/ES

ze dne 11. března 2002

o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 71 a čl. 137 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

po konzultaci Výboru regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽³⁾, s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 16. ledna 2002,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě ⁽⁴⁾ stanoví společná pravidla o době řízení a době odpočinku pro řidiče. Netýká se jiných aspektů pracovní doby v silniční dopravě.
- (2) Směrnice Rady 93/104/ES ze dne 23. listopadu 1993 o některých aspektech úpravy pracovní doby ⁽⁵⁾ umožňuje přijmout specifitější požadavky na úpravu pracovní doby. S ohledem na odvětvovou povahu mají ustanovení této směrnice přednost před směrnicí 93/104/ES na základě článku 14 uvedené směrnice.
- (3) Přes intenzivní jednání mezi sociálními partnery nebylo možné dospět k dohodě o otázce mobilních pracovníků v silniční dopravě.
- (4) Je proto nezbytné stanovit řadu specifitějších ustanovení o pracovní době v silniční dopravě, jejichž cílem je zajistit bezpečnost dopravy a zdraví a bezpečnost dotyčných osob.

(5) Jelikož cílů navrhované akce nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto, z důvodu rozsahu či účinků akce, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijímat opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(6) Oblast působnosti této směrnice zahrnuje pouze mobilní pracovníky zaměstnané dopravními podniky usazenými v členském státě podílejícím se na mobilních činnostech v silniční dopravě, na které se vztahuje nařízení (EHS) č. 3820/85 nebo Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

(7) Je třeba upřesnit, že mobilní pracovníci vyloučení z oblasti působnosti této směrnice jiní než samostatně výdělečně činní řidiči požívají základní ochrany stanovené směrnicí 93/104/ES. Tato základní ochrana zahrnuje stávající pravidla pro přiměřený odpočinek, maximální průměrnou týdenní pracovní dobu, dovolenou za kalendářní rok a některá základní ustanovení pro noční pracovníky, včetně kontroly zdravotního stavu.

(8) Protože samostatně výdělečně činní řidiči jsou zahrnuti do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 3820/85, ale vyloučení z oblasti působnosti směrnice 93/104/ES, měli by být dočasně vyloučení z oblasti působnosti této směrnice v souladu s čl. 2 odst. 1.

(9) Definice použité v této směrnici nepředjímají jiná nařízení Společenství o pracovní době.

(10) Ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu, zamezení narušování hospodářské soutěže a zajištění bezpečnosti a zdraví mobilních pracovníků, na které se vztahuje tato směrnice, je třeba, aby mobilní pracovníci přesně věděli, které doby strávené činnostmi v silniční dopravě jsou součástí pracovní doby a které nejsou součástí pracovní doby, a lze je tudíž považovat za přestávku, dobu odpočinku nebo dobu pracovní pohotovosti. Těmto pracovníkům je třeba poskytovat minimální denní a týdenní doby odpočinku a přiměřené přestávky. Je také nezbytné stanovit maximální limit pro týdenní pracovní dobu.

(11) Výzkum prokázal, že lidské tělo je v noci mnohem citlivější na poruchy prostředí a rovněž na některé únavné formy organizace práce a že dlouhé doby noční práce mohou škodit zdraví pracovníků a obecně ohrožovat jejich bezpečnost a také bezpečnost silničního provozu.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 43, 17.2.1999, s. 4.

⁽²⁾ Úř. věst. C 138, 18.5.1999, s. 33.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 14. dubna 1999 (Úř. věst. C 219, 30.7.1999, s. 235) potvrzené dne 6. května 1999 (Úř. věst. C 279, 1.10.1999, s. 270), společný postoj Rady ze dne 23. března 2001 (Úř. věst. L 142, 15.5.2001, s. 24) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 14. června 2001 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku). Rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 5. února 2002 a rozhodnutí Rady ze dne 18. února 2002.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 307, 13.12.1993, s. 18. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2000/34/ES (Úř. věst. L 195, 1.8.2000, s. 41).

- (12) Je proto nezbytné omezit dobu trvání noční práce a zajistit, aby řidiči z povolání, kteří pracují v noci, obdrželi přiměřenou odměnu za svou činnost a nebyli znevýhodněni, pokud jde o možnosti odborné přípravy.
- (13) Zaměstnavatelé by měli zaznamenávat případy, kdy mobilní pracovníci překročí maximální průměrnou týdenní pracovní dobu.
- (14) Ustanovení nařízení (EHS) č. 3820/85 o době řízení v mezinárodní a vnitrostátní dopravě jiné než linkové dopravě by měla být použitelná i nadále.
- (15) Komise by měla sledovat provádění této směrnice a vývoj v této oblasti v členských státech a předložit Evropskému parlamentu, Radě, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o uplatňování předpisů a o důsledcích ustanovení o noční práci.
- (16) Je nezbytné stanovit, že některá ustanovení by mohla podléhat odchylkám přijatým členskými státy nebo sociálními partnery. V případě odchylky je obecným pravidlem poskytnout příslušným pracovníkům náhradní dobu odpočinku,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Účel

Účelem této směrnice je stanovit minimální požadavky týkající se úpravy pracovní doby s cílem zlepšit ochranu zdraví a bezpečnosti osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě, zvýšit bezpečnost silničního provozu a dále sblížit podmínky hospodářské soutěže.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na mobilní pracovníky zaměstnané podniky usazenými v členském státě, kteří se podílejí na činnostech v silniční dopravě, na které se vztahuje nařízení (EHS) č. 3820/85 nebo dohoda AETR.

Aniž je dotčen následující pododstavec, vztahuje se tato směrnice na samostatně výdělečně činné řidiče od 23. března 2009.

Nejpozději dva roky před uvedeným dnem předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu. V ní rozebere důsledky vyloučení samostatně výdělečně činných řidičů z oblasti působnosti směrnice, zejména z hlediska bezpečnosti silničního provozu, podmínek hospodářské soutěže, struktury povolání a sociálních hledisek. Vezme přitom v úvahu podmínky v jednotlivých státech týkající se struktury odvětví dopravy a pracovní podmínky povolání v silniční dopravě. Na základě této zprávy Komise předloží návrh, jehož cílem může být

— buď stanovení podmínek pro zahrnutí samostatně výdělečně činných řidičů do oblasti působnosti této směrnice s ohledem na některé samostatně výdělečně činné řidiče, kteří se nepodílejí na činnostech v silniční dopravě v jiných členských státech a kteří z objektivních důvodů podléhají místním omezením, jako jsou například okrajové umístění, velké vnitrostátní vzdálenosti a zvláštní podmínky hospodářské soutěže,

— nebo nezahrnutí samostatně výdělečně činných řidičů do oblasti působnosti této směrnice.

2. Na mobilní pracovníky vyloučené z oblasti působnosti této směrnice se vztahuje směrnice 93/104/ES.

3. Pokud tato směrnice obsahuje specifitější ustanovení o mobilních pracovnících vykonávajících činnosti v silniční dopravě, má podle článku 14 směrnice 93/104/ES přednost před odpovídajícími ustanoveními uvedené směrnice.

4. Tato směrnice doplňuje ustanovení nařízení (EHS) č. 3820/85 a případně dohody AETR, která mají přednost před ustanoveními této směrnice.

Článek 3

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

a) „pracovní dobou“:

1. v případě mobilních pracovníků: veškerá doba od začátku do konce pracovní činnosti, během níž se mobilní pracovník nachází na svém pracovišti, je k dispozici svému zaměstnavateli a vykonává své funkce nebo činnosti, to znamená:

— doba věnovaná všem činnostem v silniční dopravě. Jde zejména o tyto činnosti:

i) řízení,

ii) nakládka a vykládka,

iii) pomoc cestujícím při nastupování a vystupování z vozidla,

iv) čištění a technická údržba,

v) všechny ostatní práce prováděné s cílem zajistit bezpečnost vozidla, jeho nákladu a cestujících nebo plnit zákonné a správní povinnosti přímo související s probíhající dopravní operací včetně sledování nakládky a vykládky, vyřizování správních náležitostí nezbytných ve styku s orgány policie, celními a přistěhovaleckými orgány atd.,

— doba, během níž nemůže mobilní pracovník volně nakládat se svým časem a vyžaduje se od něj, aby byl přítomen na svém pracovišti kdykoliv připraven započít obvyklou práci v rámci konkrétních úkolů, které souvisejí s jeho pracovní činností, zejména v době čekání na nakládku nebo vykládku, jejíž doba trvání není předem známa, to znamená buď před odjezdem, nebo bezprostředně před skutečným začátkem této doby, nebo na základě obecných podmínek sjednaných mezi sociálními partnery a/nebo podmínek stanovených právními předpisy členských států;

2. v případě samostatně výdělečně činných řidičů se stejná definice použije na celou dobu od zahájení do ukončení pracovní činnosti, během níž je samostatně výdělečně činný řidič přítomen na svém pracovišti k dispozici svému zákazníkovi a vykonává funkce nebo činnosti jiné než obecné administrativní práce nesouvisející přímo s probíhající konkrétní dopravní činností.

Do pracovní doby se nezahrnují doby přestávek uvedené v článku 5, doby odpočinku uvedené v článku 6 a, aniž jsou dotčeny právní předpisy členských států nebo dohody mezi sociálními partnery, které stanoví, že tyto doby by měly být nahrazeny nebo omezeny, doby pracovní pohotovosti uvedené v písmenu b) tohoto článku;

b) „dobami pracovní pohotovosti“:

- jiné doby, než doby přestávek v práci a doby odpočinku, během nichž se od mobilního pracovníka nevyžaduje, aby pobýval na svém pracovišti, ale během nichž musí být k dispozici, aby byl na pokyn připraven zahájit jízdu či pokračovat v řízení nebo provádět jinou práci. Tyto doby pracovní pohotovosti zejména zahrnují doby, během nichž mobilní pracovník doprovází vozidlo přepravované trajektem nebo vlakem, čekací doby na hranicích a čekací doby z důvodu zákazu jízdy.

Tyto doby a jejich předpokládané trvání musí být známy mobilnímu pracovníkovi předem, to znamená buď před odjezdem, nebo bezprostředně před skutečným začátkem takové doby, nebo na základě obecných podmínek sjednaných mezi sociálními partnery nebo podmínek stanovených právními předpisy členských států,

- u mobilních pracovníků, kteří jsou členy osádky vozidla, doby strávené za jízdy na sedadle vedle řidiče nebo na lehátku;

c) „pracovištěm“:

- hlavní provozovna podniku, pro který osoba vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě plní úkoly, jakož i různé vedlejší provozovny bez ohledu na to, zda jsou vázány na sídlo podniku nebo hlavní provozovnu,
- vozidlo, které osoba vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě používá při plnění úkolů, a

- každé jiné místo, v němž jsou prováděny činnosti související s dopravou;

- d) „mobilním pracovníkem“ každý pracovník, který je členem osádky, včetně stážistů a učňů, a který je ve službách podniku provozujícího přepravu osob nebo zboží po silnici na cizí nebo vlastní účet;

- e) „samostatně výdělečně činným řidičem“ každá osoba, jejímž hlavním povoláním je přepravovat cestující nebo zboží po silnici za úplatu ve smyslu právních předpisů Společenství na

základě licence Společenství nebo jiného kvalifikačního oprávnění pro provádění uvedené přepravy, která je oprávněna pracovat na vlastní účet a není vázána na žádného zaměstnavatele prostřednictvím pracovní smlouvy nebo jakéhokoli jiného pracovního vztahu, která má nezbytnou volnost při organizaci uvedené pracovní činnosti, jejíž příjem závisí přímo na zisku a která může mít obchodní vztahy s více zákazníky sama nebo prostřednictvím spolupráce s dalšími samostatně výdělečně činnými řidiči.

Pro účely této směrnice mají řidiči nesplňující tato kritéria stejné povinnosti a stejná práva jako jsou ty, které stanoví tato směrnice pro mobilní pracovníky;

- f) „osobou vykonávající mobilní činnosti v silniční dopravě“ každý mobilní pracovník nebo samostatně výdělečně činný řidič, který tyto činnosti vykonává;

- g) „týdnem“ doba od 00.00 hodin v pondělí do 24.00 hodin v neděli;

- h) „noční dobou“ doba nejméně čtyř hodin, vymezená vnitrostátními právními předpisy, mezi 00.00 hodinou a 07.00 hodinou;

- i) „noční práci“ každá práce prováděná v průběhu noční doby.

Článek 4

Maximální týdenní pracovní doba

Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby

- a) průměrná týdenní pracovní doba nepřekračovala 48 hodin. Maximální týdenní pracovní dobu je možné prodloužit na 60 hodin, pokud za čtyři měsíce průměr nepřevyší 48 hodin. Ustanovení čl. 6 odst. 1 čtvrtého a pátého pododstavce nařízení (EHS) č. 3820/85 nebo čl. 6 odst. 1 čtvrtého pododstavce dohody AETR mají přednost před touto směrnicí, pokud dotyční řidiči nepřekročí za čtyři měsíce průměrnou pracovní dobu 48 hodin týdně;
- b) pracovní doba odpracovaná pro různé zaměstnavatele je součtem pracovních hodin. Zaměstnavatel písemně požádá mobilního pracovníka o soupis hodin odpracovaných pro jiného zaměstnavatele. Mobilní pracovník poskytne tyto informace písemně.

Článek 5

Přestávky

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby osoby vykonávající mobilní činnosti nepracovaly bez přestávky déle než šest za sebou následujících hodin, aniž je dotčena míra ochrany poskytovaná nařízením (EHS) č. 3820/85 nebo popřípadě dohodou AETR a aniž je dotčen čl. 2 odst. 1. Pracovní doba se přerušuje přestávkou trvající alespoň 30 minut, pokud celková pracovní doba trvá šest až devět hodin, a alespoň 45 minut, pokud celková pracovní doba je delší než devět hodin.

2. Přestávky je možné rozdělit na nejméně 15 minut.

Článek 6

Doby odpočinku

Pro účely této směrnice se na stážisty a učně vztahují stejná ustanovení o době odpočinku jako na jiné mobilní pracovníky na základě nařízení (EHS) č. 3820/85, nebo popřípadě dohody AETR.

Článek 7

Noční práce

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření, aby

- je-li práce vykonávána v noci, nepřekročila denní pracovní doba deset hodin za každých 24 hodin,
- noční práce byla odměňována v souladu s vnitrostátními právními předpisy, kolektivními smlouvami, dohodami mezi sociálními partnery nebo v souladu s vnitrostátními zvyklostmi, a to pod podmínkou, že odměna není takové povahy, aby ohrozila bezpečnost silniční dopravy.

2. Nejpozději do 23. března 2007 zhodnotí Komise v rámci zprávy, kterou vypracovává v souladu s čl. 13 odst. 2, důsledky odstavce 1 tohoto článku. Komise ke zprávě případně přiloží vhodné návrhy.

3. Komise předloží návrh směrnice obsahující ustanovení o odborné přípravě řidičů z povolání, včetně řidičů z povolání vykonávajících noční práci, a stanoví obecné zásady této přípravy.

Článek 8

Odchyłky

1. Z objektivních nebo technických důvodů nebo důvodů týkajících se organizace práce je možné přijmout odchyłky od článků 4 a 7 prostřednictvím kolektivních smluv, dohod mezi sociálními partnery, nebo není-li toto možné, prostřednictvím právních a správních předpisů za předpokladu, že byli konzultováni zástupci dotyčných sociálních partnerů a bylo vyvinuto úsilí k podpoře všech příslušných forem sociálního dialogu.

2. Pro výpočet průměrné maximální týdenní pracovní doby čtyřiceti osmi hodin nesmí možnost odchýlit se od článku 4 vést k zavedení referenčního období, které je delší než šest měsíců.

Článek 9

Informace a záznamy

Členské státy zajistí, aby

- a) mobilní pracovníci byli informováni o všech příslušných vnitrostátních předpisech, vnitropodnikových předpisech a dohodách mezi sociálními partnery, zejména o kolektivních smlouvách a podnikových dohodách uzavřených na základě

této směrnice, aniž je dotčena směrnice Rady 91/553/EHS ze dne 14. října 1991 o povinnosti zaměstnavatele informovat zaměstnance o podmínkách pracovní smlouvy nebo pracovního poměru ⁽¹⁾;

- b) aniž je dotčen čl. 2 odst. 1, byly vedeny záznamy o pracovní době osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě. Záznamy se uchovávají po dobu alespoň dvou let po skončení období, kterého se týkají. Za vedení záznamů o pracovní době mobilních pracovníků odpovídají zaměstnavatelé. Zaměstnavatel musí poskytnout mobilním pracovníkům na jejich žádost opisy záznamů o jejich opracovaných hodinách.

Článek 10

Příznivější ustanovení

Tato směrnice se nedotýká práva členských států uplatňovat nebo zavést právní a správní předpisy, které jsou příznivější pro ochranu zdraví a bezpečnosti osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě, nebo napomáhat nebo umožnit uplatňování kolektivních smluv nebo jiných dohod uzavřených mezi sociálními partnery, které jsou příznivější pro ochranu zdraví a bezpečnosti mobilních pracovníků. Prováděním této směrnice nelze zdůvodňovat snížení obecné úrovně ochrany poskytované pracovníkům uvedeným v čl. 2 odst. 1.

Článek 11

Sankce

Členské státy stanoví systém sankcí za porušování vnitrostátních předpisů přijatých na základě této směrnice a přijmou všechna nezbytná opatření k zajištění, aby tyto sankce byly uplatňovány. Sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 12

Jednání se třetími zeměmi

Po vstupu této směrnice v platnost zahájí Společenství jednání s dotčenými třetími zeměmi, aby byla na mobilní pracovníky zaměstnávané podniky usazenými ve třetí zemi uplatňována stejná pravidla, jaká jsou stanovena v této směrnici.

Článek 13

Zprávy

1. Členské státy podají Komisi každé dva roky zprávu o provádění této směrnice a uvedou stanoviska sociálních partnerů. Komise musí obdržet tuto zprávu nejpozději do 30. září po uplynutí období dvou let, na které se zpráva vztahuje. Toto dvouleté období je stejné jako období uvedené v čl. 16 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3820/85.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 288, 18.10.1991, s. 32.

2. Komise vypracuje každé dva roky zprávu o provádění této směrnice členskými státy a o vývoji v dotyčné oblasti. Komise předloží tuto zprávu Evropskému parlamentu, Radě, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů.

Článek 14

Závěrečná ustanovení

1. Členské státy přijmou právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 23. března 2005 nebo zajistí, aby k uvedenému dni sociální partneři zavedli nezbytná opatření dohodou; členské státy musí přijmout veškerá nezbytná opatření, která jim umožní kdykoli zaručit výsledky stanovené touto směrnicí.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

3. Členské státy zajistí, aby odesílatelé, dopravci, dodavatelé, subdodavatelé a podniky, které zaměstnávají mobilní pracovníky, dodržovali odpovídající ustanovení této směrnice.

Článek 15

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Článek 16

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 11. března 2002.

Za Evropský parlament

předseda

P. COX

Za Radu

předseda

J. PIQUÉ I CAMPS