DYREKTYWA 2002/15/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 11 marca 2002 r.

w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i art. 137 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji[1],

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego[2],

po konsultacji z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu[3] oraz w świetle jednolitego projektu zatwierdzonego przez Komitet Pojednawczy dnia 16 stycznia 2002 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego[4] ustanowiło wspólne reguły w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców; rozporządzenie to nie obejmuje innych aspektów czasu pracy w transporcie drogowym.

(2) Dyrektywa Rady 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy[5] umożliwia przyjęcie bardziej szczegółowych wymagań w zakresie organizacji czasu pracy. Mając na uwagę branżowy charakter niniejszej dyrektywy, przepisy tej dyrektywy mają pierwszeństwo przed dyrektywą 93/104/WE na mocy jej art. 14.

(3) Pomimo intensywnych negocjacji między partnerami społecznymi, nie było możliwe osiągnięcie porozumienia na temat pracowników wykonujących pracę w trasie w zakresie transportu drogowego.

---

[1] Dz.U. C 43 z 17.2.1999, str. 4.

[2] Dz.U. C 138 z 18.5.1999, str. 33.

[3] Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 kwietnia 1999 r. (Dz.U. C 219 z 30.7.1999, str. 235), zatwierdzona dnia 6 maja 1999 r. (Dz.U. C 279 z 1.10.1999, str. 270), wspólne stanowisko Rady z dnia 23 marca 2001 r. (Dz.U. C 142 z 15.5.2001, str. 24) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 czerwca 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2002 r. i decyzja Rady z dnia 18 lutego 2002 r.

[4] Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1.

[5] Dz.U. L 307 z 13.12.1993, str. 18. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/34/WE (Dz.U. L 195 z 1.8.2000, str. 41).

(4) Jest zatem konieczne ustanowienie szeregu bardziej szczegółowych przepisów dotyczących godzin pracy w transporcie drogowym, zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa transportu oraz zdrowia i bezpieczeństwa osób w nim uczestniczących.

(5) Z uwagi na fakt, że cele proponowanego działania nie mogą zostać w stopniu wystarczającym osiągnięte przez Państwa Członkowskie i w związku z tym mogą, z uwagi na rozmiar i efekty proponowanego działania, zostać lepiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

(6) Zakres zastosowania niniejszej dyrektywy obejmuje tylko pracowników wykonujących pracę w trasie zatrudnionych przez przedsiębiorstwa transportowe ustanowione w Państwie Członkowskim i uczestniczących w czynnościach w trasie w zakresie transportu drogowego objętych rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 lub, niespełniając tego, Umową Europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).

(7) Należy wyraźnie stwierdzić, że pracownicy wykonujący pracę w trasie wyłączeni z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy i niebędący kierowcami pracującymi na własny rachunek korzystają z podstawowej ochrony, określonej w dyrektywie 93/104/WE. Ochrona podstawowa obejmuje obowiązujące reguły w sprawie odpowiedniego odpoczynku, maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, corocznego urlopu i niektóre przepisy podstawowe dotyczące pracowników pracujących w porze nocnej, w tym badania lekarskie.

(8) Ponieważ kierowcy pracujący na własny rachunek objęci są zakresem rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, ale wyłączeni z zakresu dyrektywy 93/104/WE, powinni być oni czasowo wyłączeni z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z przepisami art. 2 ust. 1.

(9) Definicje zastosowane w niniejszej dyrektywie nie mają na celu stworzenia precedensu dla innych rozporządzeń Wspólnoty w sprawie czasu pracy.

(10) W celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie objętych niniejszą dyrektywą, ci ostatni powinni dokładnie wiedzieć, które okresy przeznaczone na czynności związane z transportem drogowym zaliczają się do czasu pracy, a które nie i w związku z tym uznawane są za przerwy, czas odpoczynku lub okresy dyspozycyjności. Pracownikom tym należy przyznać minimalne dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpowiednie przerwy. Jest również konieczne ustanowienie maksymalnego limitu liczby godzin pracy w tygodniu.

(11) Badania wykazały, że organizm ludzki jest w nocy bardziej wrażliwy na zakłócenia środowiska i na pewne uciążliwe formy organizacji pracy oraz, że długie okresy pracy w porze nocnej mogą być szkodliwe dla zdrowia pracowników i mogą zagrażać ich bezpieczeństwu oraz, ogólnie, bezpieczeństwu drogowemu.

(12) W konsekwencji, zachodzi potrzeba ograniczenia długości okresów pracy w porze

nocnej i określenia, że zawodowi kierowcy pracujący w porze nocnej powinni otrzymać właściwą rekompensatę za swoje czynności i nie powinni być poszkodowani, jeśli chodzi o możliwości szkolenia.

(13) Pracodawcy powinni prowadzić rejestr przypadków przekroczenia maksymalnego średniego tygodniowego limitu czasu pracy mającego zastosowanie do pracowników wykonujących pracę w trasie.

(14) Przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu w międzynarodowym i krajowym transporcie pasażerskim, z wyjątkiem usług regularnych, pozostają w mocy.

(15) Komisja powinna monitorować wdrażanie niniejszej dyrektywy i rozwój w tej dziedzinie w Państwach Członkowskich oraz dostarczyć Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno - Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie w sprawie stosowania reguł i wpływu przepisów na pracę w porze nocnej.

(16) Konieczne jest zapewnienie, że niektóre przepisy mogą być przedmiotem odstępstw przyjętych, zależnie od okoliczności, przez Państwa Członkowskie lub obie strony z branży. Jako zasadę ogólną, w przypadku odstępstwa, zainteresowanym pracownikom muszą być przyznane wyrównawcze okresy odpoczynku,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie minimalnych wymagań w odniesieniu do organizacji czasu pracy w celu poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa drogowego i dostosowanie warunków konkurencji.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do pracowników wykonujących pracę w trasie w zakresie transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w Państwie Członkowskim objętych rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 lub, nie spełniając tego, Umową Europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).

Bez uszczerbku dla przepisów następnego akapitu, niniejszą dyrektywę stosuje się do kierowców pracujących na własny rachunek od dnia 23 marca 2009 r.

Najpóźniej dwa lata przed tą datą Komisja przedstawi sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Sprawozdanie to dokona analizy konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego, warunków konkurencji, struktury zawodu oraz aspektów socjalnych. Pod uwagę zostaną wzięte okoliczności odnoszące się do struktury branży

transportowej i do środowiska pracy w zawodzie transportu drogowego w każdym z Państw Członkowskich. Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi propozycję, której celem może być gdzie właściwe,

- określenie procedur w celu objęcia kierowców pracujących na własny rachunek zakresem dyrektywy w odniesieniu do kierowców pracujących na własny rachunek nieuczestniczących w czynnościach w zakresie transportu drogowego w innych Państwach Członkowskich i którzy z przyczyn obiektywnych podlegają lokalnym ograniczeniom, jak np. peryferyjne położenie, duże odległości wewnętrzne i szczególne środowisko konkurencji, lub

- nieobjęcie zakresem dyrektywy kierowców pracujących na własny rachunek.

2. Przepisy dyrektywy 93/104/WE stosuje się do pracowników wykonujących pracę w trasie wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.

3. W zakresie, w jakim niniejsza dyrektywa zawiera bardziej szczegółowe przepisy odnoszące się do pracowników wykonujących pracę w trasie, realizujących czynności w zakresie transportu drogowego, na podstawie art. 14 dyrektywy 93/104/WE posiada ona pierwszeństwo przed odnośnymi przepisami tej dyrektywy.

4. Niniejsza dyrektywa uzupełnia przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 oraz gdy to konieczne, przepisy Umowy AETR, które mają pierwszeństwo względem przepisów niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „czas pracy” oznacza:

1. w przypadku pracowników wykonujących pracę w trasie: czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pracownik wykonujący pracę w trasie, znajduje na swoim stanowisku pracy, jest w dyspozycji pracodawcy i wykonuje swoje funkcje lub czynności, to znaczy:

- czas poświęcony wszelkim czynnościom w zakresie transportu drogowego. Czynności te, w szczególności, obejmują:

(i) kierowanie;

(ii) załadunek i rozładunek;

(iii) pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu;

(iv) sprzątanie i konserwację techniczną;

(v) każda inna praca zmierzająca do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, jego ładunku i pasażerów lub do wypełnienia ustawowych

lub wykonawczych zobowiązań bezpośrednio związanych z trwającą operacją transportową, włącznie z nadzorowaniem załadunku i rozładunku, formalnościami administracyjnymi z policją, cłem, urzędnikami imigracyjnymi, itd.,

- okresy, w których nie może on swobodnie dysponować swoim czasem i zobowiązany jest pozostawać na swoim stanowisku pracy, w gotowości do podjęcia normalnej pracy, wraz z niektórymi zadaniami związanymi z dyżurowaniem, w szczególności podczas okresów oczekiwania na załadunek lub rozładunek, w przypadku, gdy przypuszczalny czas ich trwania nie jest z góry znany, to znaczy albo przed odjazdem, albo tuż przed rozpoczęciem odnośnego okresu, lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych i/lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich;

2. w przypadku kierowców pracujących na własny rachunek, tę samą definicję stosuje się do czasu między rozpoczęciem i zakończeniem pracy, w którym kierowca pracujący na własny rachunek pozostaje na swoim stanowisku pracy, będąc do dyspozycji klienta i wykonując swoje zadania lub funkcje inne niż ogólna praca administracyjna, która nie jest związana bezpośrednio z trwającą operacją transportową.

Przerwy wymienione w art. 5, okresy odpoczynku określone w art. 6 i, bez uszczerbku dla ustawodawstw Państw Członkowskich lub porozumień między partnerami społecznymi stanowiących, że takie okresy powinny być wyrównane lub ograniczone, okresy gotowości określone w lit. b) niniejszego artykułu, są wyłączone z czasu pracy;

b) „okresy gotowości" oznaczają:

- okresy inne niż te odnoszące się do przerw i okresów odpoczynku, podczas których pracownik wykonujący pracę w trasie nie jest zobowiązany pozostawać na swoim stanowisku pracy, ale musi być dostępny, aby odpowiedzieć na każde wezwanie do rozpoczęcia lub kontynuowania jazdy lub wykonania innej pracy. W szczególności, do takich okresów gotowości należą okresy, w których pracownik wykonujący pracę w trasie towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub koleją, jak również okresy oczekiwania na granicy lub wynikające z zakazu ruchu.

  Okresy te i ich przewidywalna długość będą z góry znane przez pracownika wykonującego pracownika w trasie, to znaczy albo przed odjazdem, albo tuż przed właściwym rozpoczęciem odnośnego okresu, lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich,

- dla pracowników wykonujących pracę w trasie, którzy jeżdżą w zespole, czas spędzony na siedzeniu obok kierowcy lub na kuszetce, gdy pojazd jest w ruchu;

c) „stanowisko pracy" oznacza:

- lokalizację głównego miejsca prowadzenia działalności przez przedsiębiorstwo, dla którego wypełnia obowiązki osoba wykonująca czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, wraz z różnymi zależnymi miejscami prowadzenia

działalności, niezależnie od tego, czy ulokowane są one w tym samym miejscu co siedziba główna lub główne miejsce prowadzenia działalności,

- pojazd używany przez osobę wykonującą czynności w trasie w zakresie transportu drogowego podczas wykonywania obowiązków, oraz

- każde inne miejsce, w którym prowadzone są czynności związane z transportem;

d) „pracownik wykonujący pracę w trasie" oznacza każdego pracownika wchodzącego w skład personelu podróżującego, w tym również stażysty i praktykanta, który pracuje dla przedsiębiorstwa wykonującego drogowe usługi transportowe pasażerskie lub towarowe na zasadzie wynajmu, za wynagrodzeniem lub na rachunek własny;

e) „kierowca pracujący na własny rachunek" oznacza każdą osobę, której głównym zajęciem jest transport drogowy osób lub rzeczy, na zasadzie wynajmu lub za wynagrodzeniem, w rozumieniu ustawodawstwa wspólnotowego, na mocy licencji wspólnotowej lub dowolnego innego upoważnienia zawodowego do wykonywania wymienionego transportu, która jest uprawniona do pracy na własny rachunek i nie jest związana z pracodawcą w drodze umowy o pracę lub jakimkolwiek innym hierarchicznym stosunkiem pracy, która może samodzielnie organizować odnośne czynności pracownicze, której dochód zależy bezpośrednio od wypracowanego zysku i która ma swobodę, indywidualnie lub w drodze współpracy między kierowcami pracującymi na własny rachunek, utrzymywania stosunków handlowych z wieloma klientami.

Do celów niniejszej dyrektywy, kierowcy, którzy nie spełniają tych kryteriów podlegają tym samym obowiązkom i korzystają z tych samych przywilejów, które niniejsza dyrektywa przewiduje dla pracowników wykonujących pracę w trasie;

f) „osoba wykonująca czynności w trasie w zakresie transportu drogowego" oznacza każdego pracownika wykonującego pracę w trasie lub kierowcę pracującego na własny rachunek wykonującego takie czynności;

g) „tydzień" oznacza okres między godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę;

h) „pora nocna" oznacza okres co najmniej czterech godzin, w rozumieniu prawa krajowego, między godziną 00.00 i godziną 07.00;

i) „praca w porze nocnej" oznacza każdą pracę wykonywaną w porze nocnej.

Artykuł 4

Maksymalny tygodniowy czas pracy

Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne w celu zapewnienia, że:

a) średni tygodniowy czas pracy nie może przekraczać 48 godzin. Maksymalny tygodniowy czas pracy może być przedłużony do 60 godzin jedynie wówczas, gdy w ciągu czterech miesięcy nie została przekroczona średnia 48 godzin na tydzień. Art. 6 ust. 1 akapit czwarty i piąty rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub, w miarę potrzeb,

art. 6 ust. 1 akapit czwarty Umowy AETR mają pierwszeństwo przed niniejszą dyrektywą w zakresie, w jakim odnośni kierowcy nie przekraczają 48 godzin średniego tygodniowego czasy pracy w ciągu czterech miesięcy;

b) czas pracy dla różnych pracodawców jest sumą godzin pracy. Pracodawca w drodze pisemnej prosi odnośnego pracownika wykonującego pracę w trasie o wykaz czasu przepracowanego dla innego pracodawcy. Pracownik wykonujący pracę w trasie powinien dostarczyć taką informację na piśmie.

Artykuł 5

Przerwy

1. Państwa Członkowskie podejmą konieczne środki w celu zapewnienia, że bez uszczerbku dla poziomu ochrony ustanowionego rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 lub, nie spełniając tego, Umowy AETR, osoby wykonujące czynności w trasie w zakresietransportu drogowego, bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1, w żadnych okolicznościach nie będą pracować dłużej niż sześć kolejnych godzin bez przerwy. Czas pracy będzie rozdzielony przerwą co najmniej trzydziestominutową, jeśli liczba godzin pracy wynosi od sześciu do dziewięciu i co najmniej czterdziestopięciominutową, jeśli liczba godzin pracy wynosi co najmniej dziewięć godzin.

2. Przerwy mogą być dzielone dalej na okresy co najmniej piętnastominutowe.

Artykuł 6

Okresy odpoczynku

Do celów niniejszej dyrektywy, praktykanci i stażyści są objęci tymi samymi przepisami rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie okresów odpoczynku w pracy jak inni pracownicy wykonujący pracę w trasie lub, w razie nieobjęcia, Umową AETR.

Artykuł 7

Praca w porze nocnej

1. Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne w celu zapewnienia, że:

- jeśli wykonywana jest praca w porze nocnej, dobowy czas pracy nie przekracza dziesięciu godzin w każdym dwudziestoczterogodzinnym okresie,

- wyrównanie za pracę w porze nocnej przyznawane jest zgodnie z krajowymi środkami ustawodawczymi, układami zbiorowymi, porozumieniami między obiema stronami branży i/lub krajową praktyką, pod warunkiem, że takie wyrównanie nie zagraża bezpieczeństwu drogowemu.

2. Przed dniem 23 marca 2007 r. Komisja oceni, w ramach sprawozdania, które sporządza zgodnie z art. 13 ust. 2, konsekwencje przepisów ustanowionych w ust. 1 powyżej. Komisja przedłoży, jeśli to okaże się konieczne, właściwe propozycje wraz z tym sprawozdaniem.

3. Komisja przedstawi propozycję dyrektywy zawierającej przepisy odnośnie szkolenia

zawodowych kierowców, w tym kierowców wykonujących pracę w porze nocnej, i ustanawiania ogólnych zasad takiego szkolenia.

Artykuł 8

Odstępstwa

1. Odstępstwa od art. 4 i 7 mogą, z przyczyn obiektywnych lub technicznych albo z przyczyn związanych z organizacją pracy, być przyjęte w drodze układów zbiorowych, porozumień między partnerami społecznymi lub, jeśli to niemożliwe, przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, pod warunkiem odbycia konsultacji przez przedstawicieli odnośnych pracodawców i pracowników oraz dokonania starań w celu zachęcenia do wszelkich stosownych form dialogu społecznego.

2. Możliwość odstąpienia od art. 4 nie może skutkować ustanowieniem dłuższego okresu referencyjnego niż sześć miesięcy dla obliczania średniego tygodniowego czasu pracy wynoszącego czterdzieści osiem godzin.

Artykuł 9

Informacja i rejestry

Państwa Członkowskie zapewniają, że:

a) pracownicy wykonujący pracę w trasie są poinformowani o odnośnych wymogach krajowych, wewnętrznych przepisach przedsiębiorstwa i o porozumieniach między obiema stronami branży, w szczególności o układach zbiorowych i o wszelkich porozumieniach między spółkami zawartych na podstawie niniejszej dyrektywy, bez uszczerbku dla dyrektywy Rady 91/533/EWG z dnia 14 października 1991 r. w sprawie obowiązku pracodawcy dotyczącego informowania pracowników o warunkach stosowanych do umowy lub stosunku pracy[6];

b) bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1, czas pracy osób wykonujących działalność przewozową w transporcie drogowym jest rejestrowany. Rejestry są przechowywane przez co najmniej dwa lata po zakończeniu objętego nimi okresu. Pracodawcy są odpowiedzialni za rejestrowanie czasu pracy pracowników wykonujących pracę w trasie. Na życzenie pracownika wykonującego pracę w trasie pracodawca dostarczy mu kopie rejestrów przepracowanych godzin.

Artykuł 10

Korzystniejsze przepisy

Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawo Państwa Członkowskiego do wprowadzenia przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych korzystniejszych dla ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz na prawa tych osób do ułatwiania lub zezwalania na zawieranie układów zbiorowych lub innych porozumień między dwiema stronami branży, które są korzystniejsze dla ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników wykonujących pracę w trasie. Wykonanie

[6] Dz.U. L 288 z 18.10.1991, str. 32.

niniejszej dyrektywy nie stanowi uzasadnionej podstawy dla obniżania ogólnego poziomu ochrony, z której korzystają pracownicy określeni w art. 2 ust. 1.

Artykuł 11

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają system kar za naruszanie krajowych przepisów przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie konieczne kroki, w celu zapewnienia, że kary takie są stosowane. Określone w ten sposób kary będą skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

Artykuł 12

Negocjacje z państwami trzecimi

Z chwilą wejścia niniejszej dyrektywy w życie Wspólnota rozpocznie negocjacje z odnośnymi państwami trzecimi w celu stosowania w państwie trzecim zasad odpowiadających tym ustanowionym w niniejszej dyrektywie w stosunku do pracowników wykonujących pracę w trasie zatrudnionych przez przedsiębiorstwa ustanowione w państwie trzecim.

Artykuł 13

Sprawozdania

1. Państwa Członkowskie dostarczają Komisji co dwa lata sprawozdania w sprawie wykonania niniejszej dyrektywy, wskazując poglądy obu stron branży. Sprawozdanie musi dotrzeć do Komisji nie później niż dnia 30 września po dniu, w którym upływa dwuletni okres objęty tym sprawozdaniem. Dwuletni okres jest identyczny z wymienionym w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

2. Komisja co dwa lata sporządza sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie i rozwoju w omawianej dziedzinie. Komisja przesyła to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno - Społecznemu i Komitetowi Regionów.

Artykuł 14

Przepisy końcowe

1. Państwa Członkowskie przyjmą przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 23 marca 2005 r. lub przed upływem tej daty zapewnią, że obie strony branży ustanowiły niezbędne środki w drodze porozumienia, przy czym Państwa Członkowskie są zobowiązane do podjęcia wszelkich kroków umożliwiających im w dowolnym czasie zagwarantowanie wyników wymaganych niniejszą dyrektywą.

W przypadku, gdy Państwa Członkowskie przyjmą środki określone w akapicie pierwszym, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które zostały już przyjęte lub zostaną przyjęte w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

3. Państwa Członkowskie zadbają, aby nadawcy, spedytorzy, dostawcy, poddostawcy oraz przedsiębiorstwa zatrudniające pracowników wykonujących pracę w trasie stosowali się do odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich.*

Artykuł 16

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 11 marca 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
P. COX	J. PIQUÉ i CAMPS
Przewodniczący	*Przewodniczący*