

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2002/15/EK

(2002. gada 11. marts)

par darba laika organizēšanu personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 71. pantu, kā arī 137. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma³ 251. pantā paredzēto procedūru, un ievērojot Samierināšanas komitejas 2002. gada 16. janvārī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

(1) Padomes 1985. gada 20. decembra Regula (EEK) Nr. 3820/85 par dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu⁴ nosaka kopīgus noteikumus par vadītāju darba laiku un atpūtas laikposmiem; minētā regula neattiecas uz citiem autotransporta darba laika aspektiem.

(2) Padomes 1993. gada 23. novembra Direktīva 93/104/EK par dažiem darba laika organizēšanas aspektiem⁵ ļauj pieņemt konkrētākas prasības darba laika organizēšanā. Ņemot vērā to, ka minētā direktīva attiecas uz nozari, tās noteikumi saskaņā ar 14. pantu ir prioritāri pār Direktīvu 93/104/EK.

(3) Neraugoties uz sarunām starp sociālajiem partneriem, nav bijis iespējams panākt vienošanos par autotransporta apkalpju locekļiem.

(4) Tāpēc jāprecizē vairāki noteikumi par darba stundām autotransportā, lai nodrošinātu transporta drošību un attiecīgo darbinieku veselību un drošību.

(5) Piedāvātās rīcības vispārējos mērķus pietiekamā kvalitātē nevar sasniegt atsevišķas dalībvalstis un tādēļ minētās rīcības mēroga vai seku dēļ šos mērķus labāk var sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var noteikt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā izklāstīts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs šo mērķu sasniegšanai.

(6) Šī direktīva attiecas tikai uz transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kas nodarbināti dalībvalstī izveidotos transporta uzņēmumos, un darbības autotransportā, uz kurām attiecas Regula (EEK) Nr.3820/85 vai, ja tā nav, tad Eiropas Nolīgums par starptautiskajā autotransportā iesaistīto autovadītāju darbu (AETR).

(7) Būtu skaidri jānosaka, ka transportlīdzekļa apkalpes locekļi, kas izslēgti no šīs direktīvas darbības jomas un nav pašnodarbināti autovadītāji, gūst labumu no Direktīvā 93/104/EK paredzētās pamata aizsardzības. Šajā pamata aizsardzībā iekļauti pastāvošie noteikumi par

¹ OV C 43, 17.2.1999., 4. lpp.

² OV C 138, 18.5.1999., 33. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 1999. gada 14. aprīļa Atzinums (OV C 219, 30.7.1999., 235. lpp.), kas apstiprināts 1999. gada 6. maijā (OV C 279, 1.10.1999., 270. lpp.), Padomes 2001. gada 23. marta Kopējā nostāja (OV C 142, 15.5.2001., 24. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2001. gada 14. jūnija Lēmums ("Oficiālajā Vēstnesī" vēl nav publicēts). Eiropas Parlamenta 2002. gada 5. februāra Lēmums un Padomes 2002. gada 18. februāra Lēmums.

⁴ OV L 370, 31.12.1985., 1. lpp.

⁵ OV L 307, 13.12.1993., 18. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/34/EK (OV L 195, 1.8.2000., 41. lpp.).

pietiekamu atpūtu, maksimālo vidējo darba nedēļu, ikgadējo atvaļinājumu un daži pamatnoteikumi nakts darbam, tostarp veselības novērtējums.

(8) Uz pašnodarbinātiem autovadītājiem attiecas Regula (EEK) Nr. 3820/85, bet neattiecas Direktīva 93/104/EK, tie būtu jāizslēdz no šīs regulas darbības jomas saskaņā ar 2. panta 1. punkta noteikumiem.

(9) Definīcijas, kuras lietotas šajā direktīvā, neveido precedentu citām Kopienas regulām par darba laiku.

(10) Lai uzlabotu drošību uz ceļiem, novērstu konkurences traucējumus un garantētu drošību un veselību transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, uz kuriem attiecas šī direktīva, tiem būtu precīzi jāzina, kādi laikposmi no autotransportam veltītā laika veido darba laiku un kādi ne, un tāpēc tiek uzskatīti par pārtraukumu laikiem, atpūtas laikiem vai darbīgas laikiem. Šiem darbiniekiem būtu jāpiešķir obligāts laiks ikdienas un iknedēļas atpūtai, kā arī atbilstīgi pārtraukumi. Jānosaka arī maksimālais darba stundu skaits nedēļā.

(11) Pētījumi liecina, ka naktī cilvēka organisms ir jutīgāks pret vides ietekmi un arī pret dažām apgrūtinātām organizācijas formām un ka garas nakts darba stundas var kaitēt darbinieku veselībai un apdraudēt viņu drošību, kā arī ceļu satiksmes drošību.

(12) Tāpēc jāierobežo nakts darba ilgums un jānodrošina, ka profesionālie autovadītāji, kas strādā naktī, par savu darbu saņemtu pienācīgu samaksu un tiem būtu pietiekamas kvalifikācijas celšanas iespējas.

(13) Darba devējiem vajadzētu reģistrēt gadījumus, kad transportlīdzekļa apkalpes locekļiem maksimālā vidējā darba nedēļa ir garāka.

(14) Vajadzētu turpināt piemērot Regulas (EEK) Nr. 3820/85 noteikumus par braukšanas laiku neregulāros starptautiskos un iekšzemes pasažieru pārvadājumos.

(15) Komisijai būtu jāuzrauga šīs direktīvas ieviešana un dalībvalstu veikums šajā jomā un jāiesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai, kā arī Reģionu komitejai ziņojums par to, kā piemēro šos noteikumus un noteikumus par nakts darbu.

(16) Jāparedz, ka dažiem noteikumiem var būt atkāpes, kuras atkarībā no apstākļiem nosaka dalībvalstis vai abas rūpniecības nozares darba līguma puses. Šādu atkāpju gadījumā parasti attiecīgiem darbiniekiem jāpiešķir kompensējošs atpūtas laikposms,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas mērķis ir noteikt obligātās prasības darba laika organizēšanai, lai uzlabotu veselības un drošības aizsardzību personām, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, uzlabotu drošību uz ceļiem un sakārtotu konkurences nosacījumus.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kas nodarbināti dalībvalstī izveidotos uzņēmumos un veic autotransporta darbības, uz kurām attiecas Regula (EEK) Nr. 3820/85 vai, ja tā nav, tad AETR nolīgums.

Neskarot turpmākās daļas noteikumus, pašnodarbinātiem autovadītājiem šo direktīvu piemēro no 2009. gada 23. marta.

Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei vēlākais divus gadus pirms šīs dienas. Šajā ziņojumā analizē to, kādas sekas attiecībā uz drošību uz ceļiem, konkurences

nosacījumiem, profesijas struktūru un sociālajiem aspektiem ir pašnodarbinātu autovadītāju izslēgšanai no šīs direktīvas darbības jomas. Ņem vērā apstākļus transporta nozares struktūrā un autotransporta profesijas darba vidi katrā dalībvalstī. Pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisija iesniedz priekšlikumu, kura mērķis attiecīgi var būt:

- noteikt kārtību pašnodarbinātu autovadītāju iekļaušanai direktīvas darbības jomā tādiem pašnodarbinātiem autovadītājiem, kas neveic autotransporta darbības citās dalībvalstīs un kas pakļauti lokāliem ierobežojumiem objektīvu iemeslu dēļ, piemēram, atrašanās perifērijā, lieli attālumi iekšzemē un īpaši konkurences apstākļi, vai

- neiekļaut pašnodarbinātus autovadītājus direktīvas darbības jomā.

2. Direktīvas 93/104/EK noteikumi attiecas uz transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kuri izslēgti no šīs direktīvas darbības jomas.

3. Ciktāl šajā direktīvā ietverti konkrētāki noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kas veic darbības autotransportā, tās noteikumi saskaņā ar Direktīvas 93/104/EK 14. pantu ir prioritāri pār minētās direktīvas attiecīgiem noteikumiem.

4. Šī direktīva papildina Regulas (EEK) Nr. 3820/85 noteikumus un vajadzības gadījumā AETR nolīgumu, kas ir prioritāri pār šīs direktīvas noteikumiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

a) "darba laiks" ir:

1) transportlīdzekļa apkalpes locekļiem: laiks no darba sākuma līdz beigām, kurā transportlīdzekļa apkalpes loceklis ir savā darba vietā darba devēja rīcībā un pilda savas funkcijas vai veic darbības, tas ir:

- laiks, kas veltīts visām autotransporta darbībām. Šīs darbības ir šādas:

i) braukšana;

ii) iekraušana un izkraušana;

iii) palīdzība pasažieriem, iekāpjot transportlīdzeklī un izkāpjot no tā;

iv) tīrīšana un tehnikas apkope;

v) visi pārējie darbi, lai nodrošinātu transportlīdzekļa, tā kravas un pasažieru drošību vai izpildītu juridiskas vai normatīvas saistības, kas tieši saistītas ar īpašu pārvadāšanas sagatavošanu, tostarp iekraušanas un izkraušanas uzraudzību, administratīvās formalitātes ar policiju, muitu, imigrācijas iestādēm utt.,

- laiks, kurā viņš nevar rīkoties brīvi un viņam jābūt savā darbstacijā, gatavam veikt parasto darbu ar konkrētu uzdevumu, kas saistīts ar dežūru, īpaši laikposmos, kad gaida iekraušanu vai izkraušanu, ja to ilgums nav zināms iepriekš, tas ir, vai nu pirms prombraukšanas, vai tikai pirms attiecīgā laikposma faktiskā sākuma, vai saskaņā ar vispārīgiem nosacījumiem, par ko vienojas sarunās starp sociālajiem partneriem un/vai saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem;

2) pašnodarbinātiem autovadītājiem piemēro to pašu definīciju laikam no darba sākuma līdz beigām, kurā pašnodarbinātais autovadītājs ir savā darba vietā klienta rīcībā un pilda savas funkcijas vai veic darbības, kas nav parasts administratīvais darbs un nav tieši saistītas ar īpašu pārvadāšanas sagatavošanu.

Darba laikā neieskaita 5. pantā minētos pārtraukuma laikus, 6. pantā minētos atpūtas laikus un, neierobežojot dalībvalstu tiesību aktus vai vienošanās starp sociālajiem partneriem, kas paredz, ka šie laikposmi būtu jāapmaksā vai jāierobežo, b) daļā minētos darb gatavības laikposmus;

b) "darbgatavības laikposmi" ir:

- laikposmi, izņemot pārtraukuma laikus un atpūtas laikus, kuros transportlīdzekļa apkalpes loceklim nav jāpaliek savā darba vietā, bet jābūt gatavam atsaukties uz prasību sākt vai atsākt braukšanu vai veikt citu darbu. Šādos darbgatavības laikposmos jo īpaši iekļauj laikposmus, kuros transportlīdzekļa apkalpes loceklis pavada ar prāmi vai vilcienu transportētu transportlīdzekli, kā arī gaidīšanas posmus uz robežām un saistībā ar satiksmes aizliegumiem.

Šie laikposmi un to paredzamais ilgums transportlīdzekļa apkalpes loceklim jāzina iepriekš, tas ir, vai nu pirms prombraukšanas, vai tikai pirms attiecīgā laikposma faktiskā sākuma, vai saskaņā ar vispārīgiem nosacījumiem, par ko vienojas sarunās starp sociālajiem partneriem, un/vai saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem,

- transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kuri brauc vairāki, laiks, ko pavada sēžot blakus autovadītājam vai guļamvietā, kamēr transportlīdzeklis pārvietojas;

c) "darbstacija" ir:

- tā uzņēmuma pamata atrašanās vieta, kur pilda pienākumus persona, kas ir autotransporta apkalpes loceklis, kopā ar dažādām uzņēmējdarbības vietas filiālēm neatkarīgi no tā, vai tās atrodas vienā vietā ar galveno biroju vai uzņēmuma pamata atrašanās vietu,

- transportlīdzeklis, ko savu pienākumu pildīšanai izmanto persona, kas ir autotransporta apkalpes loceklis, un

- jebkura cita vieta, kurā tiek veiktas ar transportēšanu saistītas darbības;

d) "transportlīdzekļa apkalpes loceklis" ir jebkurš darbinieks, kas pieder pie ceļojošā personālsastāva, tostarp mācekļi un praktikanti, kuri strādā uzņēmumā, kas veic komercpārvaldījumus, vai uz sava rēķina sniedz pasažieru vai kravu pārvaldījumu pakalpojumus;

e) "pašnodarbinātais autovadītājs" ir ikviens, kura galvenā nodarbošanās ir veikt pasažieru vai kravu komercpārvaldījumus Kopienas tiesību aktu nozīmē, saskaņā ar Kopienas licenci vai jebkuru citu profesionālu atļauju veikt iepriekšminētos pārvaldījumus, kam ir tiesības strādāt sev un kas nav piesaistīts darba devējam ar darba līgumu vai ar jebkura cita veida darba hierarhijas attiecībām, kas neorganizē attiecīgas darbības, kura ienākumi ir tieši atkarīgi no gūtās peļņas un kas personiski vai sadarbībā ar citiem pašnodarbinātiem autovadītājiem veido komerciālas attiecības ar dažādiem pasūtītājiem.

Šajā direktīvā uz tiem autovadītājiem, kas neatbilst šiem kritērijiem, attiecas tie paši pienākumi un tie gūst labumu no tādām pašām tiesībām kā transportlīdzekļa apkalpes locekļi atbilstīgi šai direktīvai;

f) "persona, kas veic autotransporta pārvaldījumu darbības" ir jebkurš transportlīdzekļa apkalpes loceklis vai pašnodarbinātais autovadītājs, kurš veic šādas darbības;

g) "nedēļa" ir laikposms starp plkst. 00.00 pirmdienā un 24.00 svētdienā;

h) "nakts laiks" ir vismaz četras stundas ilgs laikposms starp plkst. 00.00 un 07.00, kā noteikts valsts tiesību aktos;

i) "nakts darbs" ir jebkurš darbs, ko veic nakts laikā.

4. pants

Maksimālais nedēļas darba laiks

Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka:

a) vidējais nedēļas darba laiks nedrīkst pārsniegt 48 stundas. Maksimālo nedēļas darba laiku var pagarināt līdz 60 stundām tikai tad, ja četrus mēnešus nav pārsniegtas vidēji 48 stundas nedēļā. Regulas (EEK) Nr. 3820/85 6. panta 1. punkta ceturrtā un piektā daļa vai, ja vajadzīgs, AETR

nolīguma 6. panta 1. punkta ceturtdaļa ir prioritāri pār šīs direktīvas noteikumiem, ja attiecīgie autovadītāji četrus mēnešus nav pārsnieguši vidējo darba laiku 48 stundas nedēļā;

b) tāda darba laiks, kas veikts pie dažādiem darba devējiem, ir darba stundu summa. Darba devējs rakstiski lūdz attiecīgajam transportlīdzekļa apkalpes loceklim pārskatu par nostrādāto laiku pie cita darba devēja. Transportlīdzekļa apkalpes loceklis sniedz šo informāciju rakstiski.

5. pants

Pārtraukumi

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka, nemazinot Regulā (EEK) Nr. 3820/85 vai, ja tā nav, tad AETR nolīgumā paredzēto aizsardzības līmeni, neskarot 2. panta 1. punktu, personas, kas ir autotransporta apkalpes locekļi, nekādos apstākļos nedrīkst strādāt vairāk kā sešas stundas pēc kārtas bez pārtraukuma. Darba laiks jāpārtrauc vismaz uz 30 minūtēm, ja kopā ir starp sešām un deviņām darba stundām, un vismaz uz 45 minūtēm, ja kopā ir vairāk nekā deviņas darba stundas.

2. Pārtraukumus drīkst sadalīt laikposmos, no kuriem katrs ir vismaz 15 minūtes garš.

6. pants

Atpūtas laiki

Šajā direktīvā uz mācekļiem un praktikantiem attiecas tie paši noteikumi par atpūtas laiku kā uz citiem transportlīdzekļa apkalpes locekļiem saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3820/85 vai, ja tā nav, tad saskaņā ar AETR nolīgumu.

7. pants

Nakts darbs

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka:

- veicot nakts darbu, katras dienas darba laiks katrās 24 stundās nedrīkst pārsniegt desmit stundas,
- par nakts darbu atlīdzina saskaņā ar valstu normatīvajiem un administratīvajiem aktiem, koplīgumiem, līgumiem starp darba devējiem un darba ņēmējiem un/vai valstī esošo praksi ar nosacījumu, ka šāds atlīdzinājums neapdraud ceļu satiksmes drošību.

2. Līdz 2007. gada 23. martam Komisija, pamatojoties uz ziņojumu, kuru tā sastāda saskaņā ar 13. panta 2. punktu, novērtē iepriekš 1. punktā izklāstīto noteikumu piemērojumu. Komisija vajadzības gadījumā kopā ar minēto ziņojumu iesniedz attiecīgus priekšlikumus.

3. Komisija iesniedz priekšlikumus direktīvai par noteikumiem saistībā ar profesionālu autovadītāju apmācību, tostarp to autovadītāju apmācību, kuri veic nakts darbu, un nosaka šādas apmācības vispārīgos principus.

8. pants

Atkāpes

1. Objektīvu vai tehnisku iemeslu dēļ vai ar darba organizāciju saistītu iemeslu dēļ dalībvalstis var pieļaut atkāpes no 4. un 7. panta ar koplīgumiem, vienošanos starp sociālajiem partneriem vai, ja tas nav iespējams, ar normatīviem un administratīviem aktiem ar noteikumu, ka, kad vien iespējams, starp darba devēja un attiecīgo darba ņēmēju pārstāvjiem notiek apspriede un tiek pieliktas pūles, lai veicinātu visas attiecīgās sociālā dialoga formas.

2. Atkāpšanās no 4. panta nedrīkst radīt to, ka vidējā maksimālā nedēļas 48 stundu darba laika aprēķināšanai nosaka references laikposmu, kas pārsniedz sešus mēnešus.

9. pants

Informācija un dokumentācija

Dalībvalstis nodrošina, ka:

- a) transportlīdzekļa apkalpes locekļi tiek informēti par attiecīgām valstu prasībām, uzņēmuma iekšējiem noteikumiem un līgumiem starp darba devējiem un darba ņēmējiem, jo īpaši koplīgumiem un jebkuriem uzņēmējsabiedrības līgumiem, pamatojoties uz šo direktīvu, neskarot Padomes 1991. gada 14. oktobra Direktīvu 91/533/EEK par darba devēja pienākumu informēt darbiniekus par nosacījumiem, kas piemērojami darba līgumam vai darba attiecībām⁶;
- b) neskarot 2. panta 1. punktu, reģistrē darba laiku personām, kas veic autotransporta pārvadājumu darbības. Dokumentāciju glabā vismaz divus gadus pēc attiecīgā laikposma beigām. Darba devēji atbild par transportlīdzekļa apkalpes locekļu darba laika reģistrēšanu. Darba devēji pēc pieprasījuma izsniedz transportlīdzekļa apkalpes locekļiem nostrādāto stundu reģistra kopijas.

10. pants

Labvēlīgāki nosacījumi

Šī direktīva neskar dalībvalstu tiesības piemērot vai ieviest normatīvus un administratīvus aktus, kas ir labvēlīgāki tādu personu drošībai un veselības aizsardzībai, kuras ir autotransporta apkalpes locekļi, vai tiesības veicināt vai atļaut piemērot koplīgumus vai citus līgumus starp darba devējiem un darba ņēmējiem, kas ir labvēlīgāki attiecībā uz drošību un veselības aizsardzību transportlīdzekļa apkalpes locekļiem. Šīs direktīvas īstenošana nerada pietiekamu pamatu, lai samazinātu vispārējo darbinieku aizsardzības līmeni, kas minēts 2. panta 1. punktā.

11. pants

Sankcijas

Dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka minētās sankcijas tiek piemērotas. Šādām sankcijām ir jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

12. pants

Sarunas ar trešām valstīm

Pēc tam, kad šī direktīva ir stājusies spēkā, Kopiena sāk sarunas ar attiecīgām trešām valstīm, lai transportlīdzekļa apkalpes locekļiem, kas nodarbināti trešā valstī izveidotos uzņēmumos, piemērotu līdzvērtīgus noteikumus tiem, kuri izklāstīti šajā direktīvā.

13. pants

Ziņojumi

1. Reizi divos gados dalībvalstis ziņo Komisijai par šīs direktīvas īstenošanu, uzrādot darba devēju un darba ņēmēju viedokļus. Komisijai jāsaņem ziņojums līdz 30. septembrim pēc dienas, kad beidzies ziņojumā aptvertais divu gadu laikposms. Divu gadu laikposms ir tāds pats kā tas, kas minēts Regulas (EEK) Nr. 3820/85 16. panta 2. punktā.
2. Reizi divos gados Komisija sniedz ziņojumu par šīs direktīvas ieviešanu dalībvalstīs un attīstību šajā jomā. Komisija šo ziņojumu adresē Eiropas Parlamentam, Padomei, Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai.

14. pants

Nobeiguma noteikumi

⁶ OV L 288, 18.10.1991., 32. lpp.

1. Dalībvalstis pieņem normatīvus un administratīvus aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2005. gada 23. martam, vai nodrošina, ka līdz minētajam datumam darba devēji un darba ņēmēji noslēdz līgumu, ieviešot vajadzīgos noteikumus; dalībvalstīm jāveic vajadzīgie pasākumi, kas ļauj tām vienmēr garantēt šajā direktīvā noteiktos rezultātus.

Pieņemot aktus, kas minēti pirmajā daļā, dalībvalstis tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai tos savu tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņēmušas vai pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. Dalībvalstis raugās, lai kravas nosūtītāji, pārsūtītāji, uzņēmēji, apakšuzņēmēji un uzņēmumi, kuri nodarbina transportlīdzekļa apkalpes locekļus, izpildītu attiecīgos šīs direktīvas noteikumus.

15. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā tās publicēšanas dienā Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī.

16. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2002. gada 11. martā

Eiropas Parlamenta vārdā priekšsēdētājs P. COX

Padomes vārdā priekšsēdētājs J. PIQUÉ I CAMPS