

ДИРЕКТИВА 2002/15/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ**від 11 березня 2002 року****про організацію робочого часу осіб, які здійснюють автомобільні перевезення**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема статтю 71 та пункт 2 статті 137 цього Договору,

Беручи до уваги пропозицію Європейської комісії¹,

Беручи до уваги думку Європейського економічного і соціального комітету²,

Після консультації з Комітетом регіонів,

Діючи відповідно до звичайної процедури, встановленої у статті 251 Договору³, та у світлі об'єднаного тексту, схваленого Комітетом із гармонізації 16 січня 2002 року,

Беручи до уваги нижчевикладене:

(1) У Регламенті Ради (ЄЕС) № 3820/85 від 20 грудня 1985 року щодо гармонізації певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту⁴, встановлені загальні правила щодо часу водіння та періодів відпочинку водіїв; цей Регламент не поширюється на інші аспекти робочого часу автомобільного транспорту.

(2) Директива Ради 93/104/ЄС від 23 листопада 1993 року про деякі аспекти організації робочого часу⁵ уможлиблює прийняття більш конкретних вимог до організації робочого часу. Враховуючи галузеву спрямованість цієї Директиви, її положення мають переважну силу порівняно з Директивою 93/104/ЄС на підставі її статті 14.

(3) Незважаючи на інтенсивні переговори між соціальними партнерами, дійти згоди з питання про мобільних працівників автомобільного транспорту не вдалося.

(4) Отже, необхідно викласти ряд більш конкретних положень щодо робочого часу в автомобільному транспорті для забезпечення безпеки транспорту, а також здоров'я та безпеки осіб, задіяних у цій галузі.

Неофіційний переклад українською мовою здійснений за підтримки Проєкту ЄС-МОП «[На шляху до безпечної, здорової та задекларованої праці в Україні](#)».

¹ ОJ С 43, 17.2.1999, р. 4.

² ОJ С 138, 18.5.1999, р. 33.

³ Висновок Європейського Парламенту від 14 квітня 1999 р. (ОJ С 219, 30.7.1999, р. 235), підтверджений 6 травня 1999 р. (ОJ С 279, 1.10.1999, р. 270), Спільна позиція Ради від 23 березня 2001 р. (ОJ С 142, 15.5.2001, р. 24) та Рішення Європейського Парламенту від 14 червня 2001 р. (ще не опубліковане в «Офіційному віснику»). Рішення Європейського Парламенту від 5 лютого 2002 р. та Рішення Ради від 18 лютого 2002 р.

⁴ ОJ L 370, 31.12.1985, р. 1.

⁵ ОJ L 307, 13.12.1993, р. 18. Директива з останньою зміною, внесеною Директивою 2000/34/ЄС Європейського Парламенту і Ради (ОJ L 195, 1.8.2000, р. 41).

(5) Оскільки цілі запропонованого заходу не можуть бути повною мірою досягнуті державами-членами, а можуть бути, через масштаб і наслідки запропонованого заходу, краще досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може вжити заходів згідно з принципом субсидіарності, встановленим у статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, встановленого у цій статті, дана Директива не виходить за межі того, що є необхідним для досягнення вищезазначених цілей.

(6) Сфера дії цієї Директиви поширюється тільки на мобільних працівників, зайнятих на транспортних підприємствах, створених у державі-члені, які беруть участь у діяльності автомобільного транспорту, охопленій Регламентом (ЄЕС) № 3820/85, а коли ні - Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (AETR).

(7) Необхідно чітко вказати, що мобільні працівники, виключені зі сфери дії даної Директиви, крім самозайнятих водіїв, користуються базовим захистом, передбаченим у Директиві 93/104/ЄС. Цей базовий захист включає чинні норми щодо достатнього відпочинку, максимальної середньої тривалості робочого тижня, щорічної відпустки та деякі основні положення стосовно нічних працівників, зокрема щодо медичного огляду.

(8) Оскільки на самозайнятих водіїв поширюється дія Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, але вони виключені зі сфери дії Директиви 93/104/ЄС, їх слід тимчасово виключити зі сфери дії даної Директиви відповідно до положень пункту 1 статті 2.

(9) Визначення, використовувані в цій Директиві, не повинні створювати прецедент для інших нормативних актів Співтовариства щодо робочого часу.

(10) Для того, щоб підвищити рівень безпеки дорожнього руху, запобігти порушенню умов конкуренції та гарантувати безпеку і здоров'я мобільних працівників, на яких поширюється дія цієї Директиви, ці працівники повинні чітко знати, які періоди у діяльності автомобільного транспорту становлять робочий час, а які – не становлять і, отже, вважаються часом перерв, часом відпочинку або періодами готовності. Цим працівникам слід надати мінімальні щоденні та щотижневі періоди відпочинку і відповідні перерви. Необхідно також обмежити максимальну тривалість робочого тижня.

(11) Дослідження показали, що організм людини вночі є більш уразливим до факторів робочого середовища і деяким обтяжливим формам організації праці, а тривалі періоди нічної роботи можуть бути шкідливими для здоров'я працівників і загрожувати їхній безпеці, а також безпеці дорожнього руху в цілому.

(12) Ураховуючи вищезазначене, необхідно обмежити тривалість періодів нічної роботи та передбачити, що професійні водії, які працюють у нічний час, повинні отримувати належну компенсацію за свою роботу і не повинні опинятися у нерівному становищі щодо можливостей навчання.

(13) Роботодавці повинні вести облік випадків перевищення максимальної середньої тривалості робочого тижня, встановленої для мобільних працівників.

(14) Положення Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 щодо часу водіння у міжнародних і національних пасажирських перевезеннях, інших ніж регулярне сполучення, слід залишити чинними.

(15) Комісія повинна спостерігати за застосуванням цієї Директиви та розвитком подій у цій сфері в державах-членах і подати до Європейського Парламенту, Ради, Економічному і соціальному комітету та Комітету регіонів доповідь щодо застосування цих правил і наслідків положень щодо нічної роботи.

(16) Необхідно передбачити, що окремі положення можуть підпадати під дію відступів, установлених залежно від обставин державами-членами або соціальними партнерами. Як загальне правило, у випадку відступу зацікавленим працівникам повинні надаватися компенсаційні періоди відпочинку.

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Мета

Мета цієї Директиви полягає у встановленні мінімальних вимог щодо організації робочого часу задля покращення охорони безпеки і здоров'я осіб, які здійснюють автомобільні перевезення, у підвищенні рівня безпеки дорожнього руху та в узгодженні умов конкуренції.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Ця Директива поширюється на мобільних працівників, зайнятих на транспортних підприємствах, створених у державі-члені, які беруть участь у діяльності автомобільного транспорту, охопленій Регламентом (ЄС) № 3820/85, а коли ні - Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (AETR).

Без порушення положень, викладених у наступному абзаці, ця Директива з 23 березня 2009 року поширюється на самозайнятих водіїв.

Максимум за два роки до цієї дати Комісія подає доповідь Європейському Парламенту і Раді. У доповіді наводиться аналіз наслідків виключення самозайнятих водіїв із сфери дії Директиви щодо безпеки дорожнього руху, умов конкуренції, структури цієї професії та соціальних аспектів. Слід урахувати обставини, наявні в кожній державі-члені, які стосуються структури транспортної галузі та умов праці працівників автомобільного транспорту. На основі цієї доповіді Комісія подає пропозицію, мета якої може полягати, залежно від ситуації, у такому:

— установити умови включення самозайнятих працівників до сфери дії Директиви стосовно певних самозайнятих водіїв, які не задіяні у діяльності автомобільного транспорту в інших державах-членах і які з об'єктивних причин, як-от периферійне розташування, великі внутрішні відстані та особливе конкурентне середовище, підпадають під місцеві обмеження; або

— не включати самозайнятих водіїв до сфери дії Директиви.

2. Положення Директиви 93/104/ЄС поширюються на мобільних працівників, виключених із сфери дії цієї Директиви.

3. Тією мірою, якою ця Директива містить конкретніші положення щодо мобільних працівників, які здійснюють автомобільні перевезення, вона, відповідно до статті 14 Директиви 93/104/ЄС, має переважну силу порівняно з відповідними положеннями останньої.

4. Ця Директива доповнює положення Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 і, у необхідних випадках, Угоди АЕТР, які мають переважну силу порівняно з положеннями цієї Директиви.

Стаття 3 **Визначення**

Для цілей цієї Директиви:

(a) термін «робочий час» означає:

1) у випадку мобільних працівників: час від початку до закінчення роботи, впродовж якого мобільний працівник перебуває на своєму робочому місці, знаходиться у розпорядженні роботодавця і виконує свої функції чи завдання, тобто:

— час, присвячений усім видам діяльності в галузі автомобільного транспорту. Цими видами діяльності є, зокрема:

- (i) водіння транспортного засобу;
- (ii) вантажно-розвантажувальні роботи;
- (iii) допомога пасажиром у посадці у транспортний засіб і виході з нього;
- (iv) прибирання і технічне обслуговування;
- (v) усі інші роботи, спрямовані на забезпечення безпеки транспортного засобу, його вантажу і пасажирів, або на виконання встановлених законами чи нормативними актами обов'язків, безпосередньо пов'язаних із конкретною виконуваною транспортною операцією, включно з контролем за вантажно-розвантажувальними роботами, виконанням адміністративних формальностей із поліцією, митними органами, працівниками імміграційних служб тощо;

— час, впродовж якого працівник не може вільно розпоряджатися своїм часом і повинен перебувати на своєму робочому місці, готовий виконувати звичайну роботу, зокрема певні завдання, пов'язані з чергуванням, наприклад, у періоди очікування завершення вантажно-розвантажувальних робіт, де їхня імовірна тривалість заздалегідь не відома, тобто або до від'їзду, або безпосередньо перед фактичним початком розглядуваного періоду, або згідно з загальними умовами, погодженими соціальними партнерами, і (або) відповідно до положень законодавства держав-членів;

2) у випадку самозайнятих водіїв це саме визначення поширюється на час від початку до закінчення роботи, впродовж якого самозайнятий водій перебуває на своєму робочому місці, знаходиться у розпорядженні клієнта і виконує свої функції чи завдання, інші ніж загальна адміністративна робота, яка безпосередньо не пов'язана з конкретною виконуваною транспортною операцією.

Час перерви, згаданий у статті 5, час відпочинку, згаданий у статті 6, та, без порушення законодавства держав-членів або угод між соціальними партнерами, які передбачають, що такі періоди повинні компенсуватися чи обмежуватися, періоди готовності, згадані у пункті (b) цієї статті, виключаються з робочого часу;

(b) термін «періоди готовності» означає:

— інші періоди, ніж ті, що пов'язані з часом перерв і часом відпочинку, впродовж яких мобільний працівник не зобов'язаний перебувати на своєму робочому місці, але повинен відповідати на всі виклики щодо початку чи відновлення водіння транспортного засобу або виконання іншої роботи. Зокрема, такі періоди готовності включають періоди, впродовж яких мобільний працівник супроводжує транспортний засіб, який перевозиться поромом або поїздом, а також періоди очікування на кордонах та періоди, обумовлені заборонаю руху транспортних засобів.

Ці періоди та їхня імовірна тривалість повинні бути відомі мобільному працівникові заздалегідь, тобто або до від'їзду, або безпосередньо перед фактичним початком розглядуваного періоду, або згідно з загальними умовами, погодженими соціальними партнерами, і (або) відповідно до положень законодавства держав-членів;

— для мобільних працівників, які керують транспортним засобом в екіпажі — час, витрачений на перебування біля водія або на місці для лежання, поки транспортний засіб перебуває у русі;

(c) термін «робоче місце» означає:

— місцезнаходження основного місця ведення діяльності підприємства, для якого особа, яка здійснює автомобільні перевезення, виконує обов'язки, разом із його різними додатковими місцями ведення діяльності, незалежно від того, чи знаходяться вони в одному місці з головною конторою або основним місцем ведення діяльності підприємства,

— транспортний засіб, яким особа, яка здійснює автомобільні перевезення, користується під час виконання своїх обов'язків, та

— будь-яке інше місце, в якому проваджується діяльність, пов'язана з перевезеннями;

(d) термін «мобільний працівник» означає будь-якого працівника, який входить до складу персоналу з роз'їзним характером роботи, включно зі стажерами та учнями, і послугами якого користується підприємство, що надає послуги з пасажирських чи вантажних перевезень автомобільним транспортом, за наймом чи за винагороду або за власний рахунок;

(e) термін «самозайнятий водій» означає будь-яку особу, основний рід занять якої полягає у перевезенні пасажирів або вантажів автомобільним транспортом за наймом чи за винагороду у значенні, передбаченому законодавством Співтовариства, на підставі ліцензії Співтовариства або будь-якого іншого професійного дозволу на здійснення вищезгаданих перевезень, яка має право працювати на саму себе і не зв'язана з роботодавцем трудовим договором чи будь-яким іншим видом робочих ієрархічних відносин, яка може самостійно організовувати відповідну трудову діяльність, дохід якої безпосередньо залежить від отриманого прибутку і яка може вільно — самостійно чи на основі співпраці між самозайнятими водіями — підтримувати комерційні відносини з кількома клієнтами.

Для цілей цієї Директиви водії, які не задовольняють цим критеріям, мають ті самі обов'язки та користуються тими самими правами, що передбачені цією Директивою для мобільних працівників;

- (f) термін «особи, які здійснюють автомобільні перевезення» означає будь-якого мобільного працівника або самозайнятого водія, який проваджує таку діяльність;
- (g) термін «тиждень» означає період із 00:00 годин понеділка до 24:00 годин неділі;
- (h) термін «нічний час» означає період тривалістю щонайменше чотири години, як визначено у національному законодавстві, між північчю та сім'ю годинами ранку;
- (i) «нічна робота» означає будь-яку роботу, виконувану у нічний час.

Стаття 4

Максимальна тривалість щотижневого робочого часу

Держави-члени вживають заходів, необхідних для забезпечення нижчезазначеного:

- (a) середня тривалість щотижневого робочого часу не може перевищувати 48 годин. Максимальна тривалість щотижневого робочого часу може бути збільшена до 60 годин лише за умови, що вищезгаданий середній показник не перевищувався впродовж чотирьох місяців. Четвертий та п'ятий абзаци пункту 1 статті 6 Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 або, у необхідних випадках, четвертий абзац пункту 1 статті 6 Угоди АЕТР мають переважну силу порівняно з цією Директивою тією мірою за умови, що відповідні водії не перевищили середню тривалість робочого часу 48 годин на тиждень упродовж чотирьох місяців;
- (b) тривалість часу роботи на різних роботодавців є сумою відпрацьованих годин. Роботодавець письмово запитує у відповідного мобільного працівника звіт про час, відпрацьований на іншого роботодавця. Мобільний працівник надає таку інформацію у письмовій формі.

Стаття 5

Перерви

1. Держави-члени вживають необхідних заходів для забезпечення того, щоб, без шкоди для рівня захисту, забезпеченого Регламентом (ЄЕС) № 3820/85, а коли ні – Угодою АЕТР, особи, які здійснюють автомобільні перевезення, без шкоди для пункту 1 статті 2, за жодних обставин не працювали більше шести годин поспіль без перерви. Робочий час переривається перервою тривалістю щонайменше 30 хвилин, якщо тривалість робочого часу становить від шести до дев'яти годин, та щонайменше 45 хвилин, якщо тривалість робочого часу перевищує дев'ять годин.
2. Перерви можуть розбиватися на періоди тривалістю щонайменше 15 хвилин кожний.

Стаття 6

Періоди відпочинку

Для цілей цієї Директиви учні та стажери підпадають під дію тих самих положень щодо часу відпочинку, що й інші мобільні працівники, згідно з Регламентом (ЄЕС) № 3820/85, а коли ні – з Угодою АЕТР.

Стаття 7

Нічна робота

1. Держави-члени вживають заходів, необхідних для забезпечення нижчезазначеного:

— у разі виконання нічної роботи тривалість щоденного робочого часу не перевищує десяти годин за кожний період тривалістю 24 години;

— компенсація за нічну роботу надається відповідно до національного законодавства, колективних договорів, угод між соціальними партнерами та (або) національної практики за умови, що така компенсація не загрожуватиме безпеці дорожнього руху.

2. До 23 березня 2007 року Комісія, у рамках доповіді, яку вона готує згідно з пунктом 2 статті 13, оцінює наслідки застосування положень, викладених вище у пункті 1. За потреби Комісія подає із цією доповіддю відповідні пропозиції.

3. Комісія представляє пропозицію щодо Директиви, яка містить положення стосовно підготовки професійних водіїв, зокрема тих, хто працює в нічний час, і загальні принципи такої підготовки.

Стаття 8

Відступи

1. З об'єктивних або технічних причин чи причин щодо організації праці можуть встановлюватися відступи від статей 4 та 7, зокрема колективними договорами, угодами між соціальними партнерами або, якщо це неможливо, законами, нормативними актами або адміністративними положеннями, за умови проведення консультацій з представниками зацікавлених роботодавців і працівників та докладення зусиль для заохочення всіх актуальних форм соціального діалогу.

2. Можливість відступу від статті 4 не може призводити до запровадження базового періоду тривалістю понад шість місяців для розрахунку середньої максимальної тривалості щотижневого робочого часу, яка становить 48 годин.

Стаття 9

Інформування і облік

Держави-члени забезпечують, щоб:

(а) мобільні працівники були інформовані про відповідні національні вимоги, внутрішні правила підприємства і угоди між соціальними партнерами, зокрема про колективні угоди та колективні договори, укладені на підставі цієї Директиви, без порушення Директиви Ради 91/533/ЄЕС від 14 жовтня 1991 року про обов'язок роботодавця інформувати працівників про умови, що застосовуються до трудового договору чи трудових відносин⁶;

(б) без порушення пункту 1 статті 2 ведеться облік робочого часу осіб, які здійснюють автомобільні перевезення. Облік ведеться як мінімум протягом двох років після закінчення охопленого періоду. Роботодавці несуть відповідальність за облік робочого часу мобільних працівників. Роботодавці на вимогу видають мобільним працівникам копії облікових документів щодо відпрацьованого часу.

⁶ OJ L 288, 18.10.1991, p. 32.

Стаття 10
Більш сприятливі положення

Ця Директива не впливає на право держав-членів застосовувати або приймати закони, нормативні акти чи адміністративні положення, які є більш сприятливими для захисту здоров'я і безпеки осіб, які здійснюють автомобільні перевезення, і на їхнє право заохочувати чи дозволяти застосовувати колективні угоди або інші угоди, укладені між соціальними партнерами, які є більш сприятливими для захисту здоров'я і безпеки мобільних працівників. Застосування цієї Директиви не становить вагомої підстави для зменшення загального рівня захисту, наданого працівникам, згаданим у пункті 1 статті 2.

Стаття 11
Санкції

Держави-члени створюють систему санкцій за порушення національних положень, ухвалених на виконання цієї Директиви, та вживають усіх заходів, необхідних для забезпечення застосування цих санкцій. Санкції, запроваджені таким чином, є ефективними, сумірними та стримувальними.

Стаття 12
Переговори з третіми країнами

Після набрання чинності цією Директивою Співтовариство починає переговори з відповідними третіми країнами з метою застосування правил, еквівалентних викладеним у цій Директиві, до мобільних працівників, зайнятих на підприємствах, створених у третій країні.

Стаття 13
Звітність

1. Держави-члени кожні два роки звітують до Комісії про стан виконання цієї Директиви, зазначаючи у звітах позиції роботодавців і працівників. Звіт має бути отриманий Комісією не пізніше, ніж 30 вересня після дня, у який закінчується дворічний період, охоплений звітом. Цей дворічний період є таким самим, що й період, згаданий у пункті 2 статті 16 Регламенту (ЄЕС) № 3820/85.

2. Комісія кожні два роки готує доповідь про виконання цієї Директиви державами-членами та про розвиток подій у розглядуваній сфері. Комісія подає цю доповідь до Європейського Парламенту, Ради, Економічного і соціального комітету та Комітету регіонів.

Стаття 14
Прикінцеві положення

1. Держави-члени приймають закони, нормативні акти і адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви, до 23 березня 2005 року або забезпечують, щоб до цієї дати роботодавці та працівники запровадили за домовленістю необхідні заходи, при цьому держави-члени зобов'язані здійснити всі кроки для того, щоб вони в будь-який момент могли гарантувати результати, яких вимагає ця Директива.

Коли держави-члени приймають документи, згадані у першому абзаці цього пункту, ці документи повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися таким

посиланням з нагоди їхньої офіційної публікації. Методи наведення такого посилання встановлюють держави-члени.

2. Держави-члени доводять до відома Комісії положення національного законодавства, які вони вже прийняли або приймають у сфері, охопленій цією Директивою.

3. Держави-члени забезпечують, щоб вантажовідправники, експедитори, генеральні підрядники, субпідрядники та підприємства, які використовують працю мобільних працівників, дотримувалися відповідних положень цієї Директиви.

Стаття 15 **Набрання чинності**

Ця Директива набирає чинності у день її публікації в «Офіційному віснику Європейських співтовариств».

Стаття 16 **Адресати**

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено у Брюсселі 11 березня 2002 року.

За Європейський Парламент

Голова

П. КОКС

За Раду

Голова

Х. ПІКЕ І КАМПС