

ДИРЕКТИВА ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА 2002/15/ЕС**от 11 марта 2002 года****об организации рабочего времени лиц, осуществляющих мобильную автотранспортную деятельность**

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА,

Принимая во внимание Договор об учреждении Европейского сообщества, и в частности его статью 71 и статью 137(2),

Принимая во внимание предложение Комиссии ⁽¹⁾,

Принимая во внимание мнение Экономического и социального комитета ⁽²⁾,

После консультаций с Комитетом регионов,

Действуя в соответствии с процедурой, изложенной в статье 251 Договора ⁽³⁾, и в свете совместного текста, одобренного Согласительным комитетом 16 января 2002 года,

В то время как:

- (1) Постановление Совета (ЕЭС) № 3820/85 от 20 декабря 1985 года о гармонизации некоторых социальных законов, касающихся автомобильного транспорта ⁽⁴⁾, устанавливает общие правила, касающиеся времени вождения и отдыха водителей; это постановление не охватывает другие аспекты рабочего времени на автомобильном транспорте.
- (2) Директива Совета 93/104/ЕС от 23 ноября 1993 года, касающаяся некоторых аспектов организации рабочего времени ⁽⁵⁾, позволяет принять более конкретные требования к организации рабочего времени. Учитывая отраслевой характер данной Директивы, ее положения имеют приоритет над Директивой 93/104/ЕС в силу ее статьи 14.
- (3) Несмотря на интенсивные переговоры между социальными партнерами, не удалось достичь соглашения по вопросу о мобильных работниках на автомобильном транспорте.
- (4) Поэтому необходимо установить ряд более конкретных положений, касающихся продолжительности рабочего времени на автомобильном транспорте, призванных обеспечить безопасность транспорта, а также здоровье и безопасность задействованных лиц.
- (5) Поскольку цели предлагаемого действия не могут быть в достаточной степени достигнуты государствами-членами и, следовательно, в силу масштаба и последствий предлагаемого действия, могут быть лучше достигнуты на уровне Сообщества,

1.10.1999, р. 270), Общая позиция Совета от 23 марта 2001 года (ОJ C 142, 15.5.2001, р. 24) и Решение Европейского парламента от 14 июня 2001 года (еще не опубликовано в Официальном журнале). Решение Европейского парламента от 5 февраля 2002 года и

(1) ОJ C 43, 17.2.1999, стр. 4.

(2) ОJ C 138, 18.5.1999, стр. 33.

(3) Мнение Европейского парламента от 14 апреля 1999 года (ОJ C 219, 30.7.1999, р. 235), подтвержденный 6 мая 1999 года (ОJ C 279,

- Сообщество может принимать меры в соответствии с принципом субсидиарности, изложенным в Статье 5 Договора. В соответствии с принципом пропорциональности, изложенным в этой статье, настоящая Директива не выходит за рамки того, что необходимо для достижения этих целей.
- (6) Сфера действия настоящей Директивы охватывает только мобильных работников, нанятых транспортными предприятиями, учрежденными в государстве-члене, участвующими в деятельности по мобильным автомобильным перевозкам, подпадающим под действие Регламента (ЕЭС) № 3820/85 или, в противном случае, Европейского соглашения о работе экипажей транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки (ЕСТР).
- (7) Следует уточнить, что мобильные работники, исключенные из сферы действия настоящей Директивы, за исключением водителей, работающих по найму, пользуются базовой защитой, предусмотренной Директивой 93/104/ЕС. Эта базовая защита включает в себя существующие правила о достаточном отдыхе, максимальной средней продолжительности рабочей недели, ежегодном отпуске и некоторые основные положения для ночных работников, включая оценку состояния здоровья.
- (8) Поскольку самозанятые водители включены в сферу действия Регламента (ЕЭС) № 3820/85, но исключены из сферы действия Директивы 93/104/ЕС, они должны быть временно исключены из сферы действия данной Директивы в соответствии с положениями Статьи 2(1).
- (9) Определения, используемые в настоящей Директиве, не являются прецедентом для других нормативных актов Сообщества по рабочему времени.
- (10) В целях повышения безопасности дорожного движения, предотвращения искажения конкуренции и обеспечения безопасности и здоровья мобильных работников, на которых распространяется действие настоящей Директивы, последние должны точно знать, какие периоды, посвященные автотранспортной деятельности, составляют рабочее время, а какие нет и, следовательно, считаются перерывами, временем отдыха или периодами готовности. Этим работникам должны быть предоставлены минимальные ежедневные и еженедельные периоды отдыха и адекватные перерывы. Также необходимо установить максимальное ограничение на количество еженедельных рабочих часов.
- (11) Исследования показали, что ночью человеческий организм более чувствителен к внешним воздействиям, а также к определенным обременительным формам организации и что длительное периоды работы в ночное время могут нанести вред здоровью работников и поставить под угрозу их безопасность, а также безопасность дорожного движения в целом.

Решение Совета от 18 февраля 2002

года.

(⁴) OJ L 370, 31.12.1985, p. 1.

(⁵) OJ L 307, 13.12.1993, p. 18. Директива с последними изменениями, внесенными Директивой 2000/34/ЕС Европейского парламента и Совета (OJ L 195, 1.8.2000, p. 41).

- (12) Как следствие, необходимо ограничить продолжительность периодов ночной работы и предусмотреть, чтобы профессиональные водители, работающие в ночное время, получали соответствующую компенсацию за свою деятельность и не были ущемлены в возможностях обучения.
- (13) Работодатели должны вести учет случаев превышения максимальной средней рабочей недели, применяемой к мобильным работникам.
- (14) Положения Постановления (ЕЭС) № 3820/85 о времени управления автомобилем на международных и национальных пассажирских перевозках, кроме регулярных, должны продолжаться применяться.
- (15) Комиссия должна следить за выполнением настоящей Директивы и развитием ситуации в этой области в государствах-членах и представить Европейскому парламенту, Совету, Экономическому и социальному комитету и Комитету регионов отчет о применении правил и последствиях положений о ночной работе.
- (16) Необходимо предусмотреть, что некоторые положения могут быть предметом отступлений, принятых, в зависимости от обстоятельств, государствами-членами или двумя сторонами промышленности. Как правило, в случае отступления, соответствующим работникам должны предоставляться компенсационные периоды отдыха,
- последствия исключения самозанятых водителей из сферы действия Директивы в отношении безопасности дорожного движения, условий конкуренции, структуры профессии, а также социальных аспектов. В каждом государстве-члене должны быть приняты во внимание обстоятельства, связанные со структурой транспортной отрасли и условиями труда в профессии водителя. На основе этого отчета,

ПРИНЯЛИ ЭТУ ДИРЕКТИВУ:

Статья 1

Назначение

Целью настоящей Директивы является установление минимальных требований в отношении организации рабочего времени для улучшения охраны здоровья и безопасности лиц, осуществляющих мобильную автотранспортную деятельность, а также для повышения безопасности дорожного движения и выравнивания условий конкуренции.

Статья 2

Область применения

1. Настоящая Директива применяется к мобильным работникам, нанятым предприятиями, учрежденными в государстве-члене, участвующими в автотранспортной деятельности, подпадающей под действие Регламента (ЕЭС) № 3820/85 или, при отсутствии такового, Соглашения ЕСТР.

Без ущерба для положений следующего подпараграфа настоящая Директива применяется к самозанятым водителям с 23 марта 2009 года.

Не позднее чем за два года до этой даты Комиссия должна представить отчет Европейскому парламенту и Совету. В этом докладе должны быть проанализированы

Комиссия представляет предложение, целью которого может быть, в зависимости от обстоятельств, либо

- установить условия включения самозанятых водителей в сферу действия Директивы в отношении некоторых самозанятых водителей, которые не участвуют в автотранспортной деятельности в других государствах-членах и которые подвержены местным ограничениям по объективным причинам, таким как периферийное расположение, большие внутренние расстояния и особая конкурентная среда, или
- не включать самозанятых водителей в сферу действия Директивы.

2. Положения Директивы 93/104/ЕС применяются к мобильным работникам, исключенным из сферы действия настоящей Директивы.

3. В той мере, в какой настоящая Директива содержит более конкретные положения в отношении мобильных работников, выполняющих дорожно-транспортные работы, она, согласно статье 14 Директивы 93/104/ЕС, имеет приоритет над соответствующими положениями этой Директивы.

4. Настоящая Директива дополняет положения Регламента (ЕЭС) № 3820/85 и, при необходимости, Соглашения ЕСТР, которые имеют приоритет над положениями настоящей Директивы.

Статья 3

Определения

Для целей настоящей Директивы:

(а) "рабочее время" означает:

1. в случае мобильных работников: время от начала до конца работы, в течение которого мобильный работник находится на своем рабочем месте, в распоряжении работодателя и осуществляет свои функции или деятельность, то есть:
 - время, отведенное на все виды деятельности автомобильного транспорта. К этим видам деятельности относятся, в частности, следующие:
 - (i) вождение;
 - (ii) погрузка и разгрузка;
 - (iii) оказание помощи пассажирам при посадке и высадке из транспортного средства;
 - (iv) уборка и техническое обслуживание;
 - (v) все другие работы, направленные на обеспечение безопасности транспортного средства, его груза и пассажиров или на выполнение юридических или нормативных обязательств, непосредственно связанных с конкретной осуществляемой транспортной операцией, включая контроль за погрузкой и разгрузкой, административные формальности с полицией, таможней, иммиграционными службами и т.д.,
 - время, в течение которого он не может свободно распоряжаться своим временем и должен находиться на своем рабочем месте,

готовый приступить к обычной работе, выполняя определенные задачи, связанные с дежурством, в частности, в периоды ожидания погрузки или разгрузки, когда их прогнозируемая продолжительность не известна заранее, то есть либо до отправления, либо непосредственно перед фактическим началом соответствующего периода, либо на общих условиях, согласованных между социальными партнерами и/или в соответствии с законодательством государств-членов;

2. в случае самозанятых водителей, то же определение применяется ко времени от начала до конца работы, в течение которого самозанятый водитель находится на своем рабочем месте, в распоряжении клиента и выполняет свои функции или деятельность, кроме общей административной работы, которая не связана напрямую с конкретной выполняемой транспортной операцией.

Время перерыва, указанное в статье 5, время отдыха, указанное в статье 6, и, без ущерба для законодательства государств-членов или соглашений между социальными партнерами, предусматривающих компенсацию или ограничение таких периодов, периоды доступности, указанные в пункте (b) настоящей статьи, исключаются из рабочего времени;

(b) "периоды доступности" означает:

— периоды, кроме тех, которые относятся к перерыву и времени отдыха, в течение которых мобильный работник не обязан оставаться на своем рабочем месте, но должен быть готов ответить на любой вызов, чтобы начать или возобновить вождение или выполнить другую работу. В частности, такие периоды готовности должны включать периоды, в течение которых мобильный работник сопровождает транспортное средство, перевозимое на пароме или поезде, а также периоды ожидания на границе и периоды, связанные с запретами на движение.

Эти периоды и их прогнозируемая продолжительность должны быть заранее известны мобильному работнику, то есть либо до отъезда, либо непосредственно перед фактическим началом соответствующего периода, либо на общих условиях, согласованных между социальными партнерами, и/или в соответствии с законодательством государств-членов,

— для мобильных работников, едущих в команде, время, проведенное сидя рядом с водителем или на кушетке во время движения транспортного средства;

(c) "рабочее место" означает:

— местонахождение основного места деятельности предприятия, для которого лицо, осуществляющее деятельность по мобильному автомобильному транспорту, выполняет обязанности, вместе с различными вспомогательными местами деятельности, независимо от того, расположены ли они в том же месте, что и головной офис или основное место деятельности,

— транспортное средство, которое лицо, осуществляющее мобильную автотранспортную деятельность, использует при выполнении своих обязанностей, и

— любое другое место, в котором осуществляется деятельность, связанная с перевозками;

(d) "Мобильный работник" означает любого работника, входящего в состав разъездного персонала, включая

стажеров и учеников, который находится на службе предприятия, осуществляющего перевозки пассажиров или грузов автомобильным транспортом по найму или за вознаграждение или за свой счет;

(e) "Самозанятый водитель" означает любое лицо, основным занятием которого является перевозка пассажиров или грузов автомобильным транспортом по найму или за вознаграждение в соответствии с законодательством Сообщества на основании лицензии Сообщества или любого другого профессионального разрешения на осуществление вышеуказанных перевозок, которое имеет право работать на себя и которое не является

связанный с работодателем трудовым договором или любым другим видом трудовых иерархических отношений, который свободен в организации соответствующей трудовой деятельности, чей доход напрямую зависит от полученной прибыли и который имеет свободу, индивидуально или в рамках сотрудничества между самозанятыми водителями, иметь коммерческие отношения с несколькими клиентами.

Для целей настоящей Директивы те водители, которые не соответствуют этим критериям, должны нести те же обязательства и пользоваться теми же правами, которые предусмотрены настоящей Директивой для мобильных работников;

- (f) "лицо, осуществляющее мобильную автотранспортную деятельность" означает любого мобильного работника или самозанятого водителя, осуществляющего такую деятельность;
- (g) "Неделя" означает период с 00.00 часов понедельника до 24.00 часов воскресенья;
- (h) "ночное время" означает период, по меньшей мере, четыре часа, как это определено национальным законодательством, между 00.00 и 07.00 часами;
- (i) "Ночная работа" означает любую работу, выполняемую в ночное время.

Статья 4

Максимальное еженедельное рабочее время

Государства-члены принимают меры, необходимые для обеспечения того, чтобы:

- (a) средняя недельная продолжительность рабочего времени не может превышать 48 часов. Максимальное еженедельное рабочее время может быть увеличено до 60 часов только в том случае, если в течение четырех месяцев средняя продолжительность рабочего времени не превышает 48 часов в неделю. Четвертый и пятый подпункты статьи 6(1) Регламента (ЕЭС) № 3820/85 или, при необходимости, четвертый подпункт статьи 6(1) Соглашения ЕСТР имеют приоритет над настоящей Директивой, в той мере, в какой соответствующие водители не превышают среднее рабочее время 48 часов в неделю в течение четырех месяцев;
- (b) время работы у разных работодателей - это сумма рабочих часов. Работодатель должен письменно запросить у соответствующего мобильного работника информацию о времени, отработанном у другого работодателя. Мобильный работник должен предоставить такую информацию в письменном виде.

Статья 5

Перерывы

1. Государства-члены должны принять меры,

необходимые для обеспечения того, чтобы без ущерба для уровня защиты, предусмотренного Регламентом (ЕЭС) № 3820/85 или, при отсутствии такового, Соглашением ЕСТР, лица, осуществляющие мобильную автотранспортную транспортную деятельность, без ущерба для Статьи 2(1), ни при каких обстоятельствах не работали более шести часов подряд без перерыва. Рабочее время должно прерываться перерывом продолжительностью не менее 30 минут, если продолжительность рабочего времени составляет от шести до девяти часов, и не менее 45 минут, если продолжительность рабочего времени составляет более девяти часов.

2. Перерывы могут быть разделены на периоды продолжительностью не менее 15 минут каждый.

Статья 6

Периоды отдыха

Для целей настоящей Директивы на учеников и стажеров распространяются те же положения о времени отдыха, что и на других мобильных работников в соответствии с Постановлением (ЕЭС) № 3820/85 или, если это не так, Соглашением ЕСТР.

Статья 7

Ночная работа

1. Государства-члены принимают меры, необходимые для обеспечения того, чтобы:

- при выполнении работ в ночное время ежедневная продолжительность рабочего времени не превышает десяти часов в течение каждых суток,
- компенсация за работу в ночное время предоставляется в соответствии с национальными законодательными мерами, коллективными договорами, соглашениями между двумя сторонами отрасли и/или национальной практикой, при условии, что такая компенсация не может поставить под угрозу безопасность дорожного движения.

2. К 23 марта 2007 года Комиссия должна в рамках отчета, который она составляет в соответствии со Статьей 13(2), оценить последствия положений, изложенных в пункте 1 выше. При необходимости Комиссия должна представить соответствующие предложения вместе с этим докладом.

3. Комиссия должна представить предложение по Директиве, содержащей положения, касающиеся подготовки профессиональных водителей, включая тех, кто выполняет работу в ночное время, и устанавливающей общие принципы такой подготовки.

Статья 8

Отступления

1. Отступления от статей 4 и 7 могут, по объективным или техническим причинам или причинам, касающимся организации труда, приниматься посредством коллективных договоров, соглашений между социальными партнерами или, если это невозможно, законами, правилами или административными положениями при условии проведения консультаций с представителями заинтересованных работодателей и работников и усилий, направленных на поощрение всех важных форм социального диалога.

2. Возможность отступления от статьи 4 не может привести к установлению учетного периода, превышающего шесть месяцев, для расчета среднего максимального еженедельного рабочего времени в сорок восемь часов.

Статья 9

Информация и записи

Государства-члены должны обеспечить, чтобы:

- (a) мобильные работники информируются о соответствующих национальных требованиях, внутренних правилах предприятия и соглашениях между двумя сторонами отрасли, в частности коллективных договорах и любых соглашениях компании, достигнутых на основе настоящей Директивы, без ущерба для

условия, применимые к договору или трудовым отношениям-судам ⁽¹⁾;

- (b) без ущерба для Статьи 2(1), регистрируется рабочее время лиц, осуществляющих мобильную автотранспортную деятельность. Записи должны храниться не менее двух лет после окончания охватываемого периода. Работодатели несут ответственность за учет рабочего времени мобильных работников. Работодатели должны по запросу предоставлять мобильным работникам копии записей об отработанном времени.

Статья 10

Более благоприятные положения

Настоящая Директива не затрагивает право государств-членов применять или вводить законы, правила или административные положения, более благоприятные для защиты здоровья и безопасности лиц, осуществляющих мобильную автотранспортную деятельность, или их право содействовать или разрешать применение коллективных договоров или других соглашений, заключенных между двумя сторонами промышленности, которые более благоприятны для защиты здоровья и безопасности мобильных работников. Выполнение настоящей Директивы не должно являться веским основанием для снижения общего уровня защиты, предоставляемой работникам, упомянутым в Статье 2(1).

Статья 11

Директива Совета 91/533/ЕЭС от 14 октября 1991 года о обязанности работодателя информировать работников об условиях...

Штрафы

Государства-члены должны установить систему наказаний за нарушение национальных положений, принятых в соответствии с настоящей Директивой, и принять все необходимые меры для обеспечения применения этих наказаний. Предусмотренные таким образом наказания должны быть эффективными, пропорциональными и сдерживающими.

Статья 12

Переговоры с третьими странами

После вступления в силу настоящей Директивы Сообщество должно начать переговоры с соответствующими третьими странами с целью применения правил, эквивалентных правилам, изложенным в настоящей Директиве, в отношении мобильных работников, нанятых предприятиями, созданными в третьей стране.

Статья 13

Отчеты

1. Государства-члены должны каждые два года отчитываться перед Комиссией о выполнении настоящей Директивы, указывая мнения двух сторон промышленности. Отчет должен поступить в Комиссию не позднее 30 сентября, следующего за датой истечения двухлетнего периода, охватываемого отчетом. Двухлетний период должен быть таким же, как и период, указанный в Статье 16(2) Регламента (ЕЭС) № 3820/85.

⁽¹⁾ OJ L 288, 18.10.1991, стр. 32.

2. Комиссия каждые два года составляет отчет о выполнении настоящей Директивы государствами-членами и о развитии ситуации в рассматриваемой области. Комиссия направляет этот отчет в Европейский парламент, Совет, Экономический и социальный комитет и Комитет регионов.

Статья 14

Заключительные положения

1. Государства-члены должны принять законы, правила и административные положения, необходимые для выполнения настоящей Директивы к 23 марта 2005 года или должны обеспечить к этой дате, чтобы обе стороны промышленности установили необходимые меры по соглашению, при этом государства-члены обязаны предпринять любые шаги, позволяющие им в любой момент гарантировать результаты, требуемые настоящей Директивой.

Когда государства-члены принимают меры, указанные в первом подпараграфе, они должны содержать ссылку на настоящую Директиву или сопровождаться такой ссылкой при их официальном опубликовании. Методы включения такой ссылки устанавливаются государствами-членами.

2. Государства-члены должны сообщать Комиссии о положениях национального законодательства, которые они уже приняли или которые они принимают в области, охватываемой настоящей Директивой.

3. Государства-члены должны следить за тем, чтобы грузоотправители, экспедиторы, генеральные подрядчики, субподрядчики и предприятия, нанимающие мобильных работников, соблюдали соответствующие положения настоящей Директивы.

Статья 15

Вступление в силу

Настоящая Директива вступает в силу в день ее опубликования в *Официальном журнале Европейских сообществ*.

Статья 16

Адреса

Эта директива адресована государствам-членам.

Совершено в Брюсселе, 11 марта 2002 года.

*Для Европейского
парламента
Президент
P. COX*

*Для Совета
Президент
J. PIQUÉ I CAMPS*