

Переклад затверджений

Генеральний директор
Урядового офісу координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України

(найменування посади)



(підпис)

Н. В. Форсюк
(ініціали та прізвище)

23 вересня 2021 р.

32002L0015

Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/15/ЄС від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність

Офіційний вісник L 080, 23.03.2002, с. 0035–0039

Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/15/ЄС

від 11 березня 2002 року

про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статті 71 та статті 137(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії(1),

Беручи до уваги висновок Економічно-соціального комітету(2),

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору(3), на підставі спільного тексту, затвердженого Погоджувальним комітетом 16 січня 2002 року.

Оскільки:

(1) Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту(4) встановив спільні правила про час керування транспортним засобом та періоди відпочинку для водіїв; цей Регламент не охоплює інших аспектів робочого часу у сфері дорожнього транспорту.

(2) Директива Ради 93/104/ЄС від 23 листопада 1993 року стосовно певних аспектів організації робочого часу(5) створює можливості для ухвалення конкретніших вимог щодо організації робочого

32002L0015

Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/15/ЄС від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність

Офіційний вісник L 080, 23.03.2002, с. 0035–0039

Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/15/ЄС

від 11 березня 2002 року

про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства, зокрема його статті 71 та статті 137(2),

Беручи до уваги пропозицію Комісії(1),

Беручи до уваги висновок Економічно-соціального комітету(2),

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи згідно з процедурою, встановленою у статті 251 Договору(3), на підставі спільного тексту, затвердженого Погоджувальним комітетом 16 січня 2002 року.

Оскільки:

(1) Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 від 20 грудня 1985 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту(4) встановив спільні правила про час керування транспортним засобом та періоди відпочинку для водіїв; цей Регламент не охоплює інших аспектів робочого часу у сфері дорожнього транспорту.

(2) Директива Ради 93/104/ЄС від 23 листопада 1993 року стосовно певних аспектів організації робочого часу(5) створює можливості для ухвалення конкретніших вимог щодо організації робочого часу. Враховуючи секторальний характер цієї Директиви, її положення мають перевагу над Директивою 93/104/ЄС в силу статті 14 останньої.

(3) Незважаючи на інтенсивні переговори між соціальними партнерами, дійти згоди щодо предмета мобільних працівників у сфері дорожнього транспорту не вдалося.

(4) Тому необхідно встановити низку більш конкретних положень щодо годин роботи у сфері дорожнього транспорту з метою забезпечення безпеки осіб на транспорті, а також здоров'я та безпеки осіб, які беруть участь у цьому процесі.

(5) Оскільки цілі запропонованих заходів не можуть бути достатньою мірою досягнуті державами-членами, проте, з огляду на масштаб та наслідки запропонованих заходів, можуть бути успішніше досягнуті на рівні Співтовариства, Співтовариство може ухвалювати інструменти відповідно до принципу субсидіарності, визначеного у статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, як визначено у згаданій статті, ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення зазначених цілей.

(6) Сфера застосування цієї Директиви охоплює лише мобільних працівників, які працюють на транспортних підприємствах, що мають осідок у державі-члені та беруть участь у мобільній дорожньо-транспортній діяльності, на яку поширюється дія Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 або, в іншому випадку, Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення («Угоди ЄУТР»).

(7) Необхідно зазначити, що на мобільних працівників, яких не включено до сфери застосування цієї Директиви, окрім самозайнятих водіїв, поширюється базовий захист, передбачений Директивою 93/104/ЄС. Такий базовий захист охоплює чинні правила щодо належного відпочинку, максимальної середньої тривалості робочого тижня, щорічної відпустки та деяких основних положень для працівників, які виконують роботу в нічний час, зокрема медичного огляду.

(8) Враховуючи, що на самозайнятих водіїв поширюється сфера застосування Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, але не поширюється сфера застосування Директиви 93/104/ЄС, їх необхідно тимчасово виключити зі сфери застосування цієї Директиви відповідно до положень статті 2(1).

(9) Терміни та означення, які вжито в цій Директиві, не повинні стати прецедентом для інших регламентів Співтовариства стосовно робочого часу.

(10) Для підвищення безпеки дорожнього руху, запобігання порушенню умов конкуренції та гарантування безпеки та здоров'я мобільних працівників, на яких поширюється сфера застосування цієї Директиви, останні повинні точно знати, які періоди, присвячені дорожньо-транспортній діяльності, входять до робочого часу, а які ні, і які, таким чином, слід вважати часом перерви, часом відпочинку або періодами готовності. Таким працівникам необхідно надавати мінімальні щоденні та щотижневі періоди відпочинку та належні перерви. Окрім цього, необхідно встановити максимальне значення щодо кількості робочих годин на тиждень.

(11) Дослідження продемонстрували, що в нічний час тіло людини більш чутливе до екзогенних порушень, а також до деяких обтяжливих форм організації, і що довгі періоди роботи в нічний час можуть мати негативний вплив на здоров'я працівників та ставити під загрозу їх безпеку та безпеку дорожнього руху в цілому.

(12) Як наслідок, існує необхідність обмежити тривалість періодів роботи в нічний час та забезпечити належну компенсацію за роботу професійних водіїв, які працюють у нічний час, а також їх недискримінацію у частині можливостей навчання.

(13) Працедавці повинні вести облік випадків перевищення максимальної тривалості робочого часу на тиждень для мобільних працівників.

(14) Положення Регламенту Комісії (ЄЕС) № 3820/85 про час керування транспортним засобом для міжнародних та внутрішніх пасажирських перевезень, окрім регулярних перевезень, необхідно застосовувати й далі.

(15) Комісія повинна здійснювати моніторинг впровадження цієї Директиви та прогресу держав-членів у цій сфері та подавати до Європейського Парламенту, Ради, Європейського економічно-соціального комітету та Комітету регіонів звіт про застосування цих правил та наслідки впровадження положень про роботу в нічний час.

(16) Необхідно передбачати, щоб до деяких положень могли застосовуватися відступи, ухвалені відповідно до обставин державами-членами або представниками працівників і працедавців. Як правило, у разі відступу відповідним працівникам необхідно надавати компенсаційні періоди відпочинку.

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Мета

Мета цієї Директиви — встановити мінімальні вимоги стосовно організації робочого часу задля покращення захисту здоров'я й безпеки осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність, підвищення рівня безпеки дорожнього руху та зрівняння умов конкуренції.

Стаття 2

Сфера застосування

1. Ця Директива застосовується до мобільних працівників, які працюють на підприємствах, що мають осідок у державах-членах та беруть участь у дорожньо-транспортній діяльності, на яку поширюється дія Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 або, в іншому випадку, Угоди ЄУТР.

Без обмеження положень наступного підпараграфа, із 23 березня 2009 року сфера застосування цієї Директиви поширюється на самозайнятих водіїв.

Щонайпізніше за 2 роки до цієї дати Комісія повинна надати звіт Європейському Парламенту і Раді. Такий звіт повинен містити аналіз наслідків виключення самозайнятих водіїв зі сфери дії цієї Директиви відносно безпеки дорожнього руху, умов конкуренції, структури професії, а також соціальних аспектів. Крім того, повинні бути враховані обставини у кожній державі-члені, що стосуються структури транспортної галузі та робочого середовища професійної дорожньо-транспортної діяльності. На основі цього звіту, Комісія повинна подати пропозицію, метою якої може бути, за доцільності:

— визначити механізми включення самозайнятих водіїв до сфери застосування цієї Директиви відносно деяких самозайнятих водіїв, які не беруть участь у дорожньо-транспортній діяльності в інших державах-членах та на яких із об'єктивних причин поширюються місцеві обмеження, такі як розташування на периферії, великі внутрішні відстані або особливо конкурентне середовище, або

— не включати самозайнятих водіїв до сфери застосування цієї Директиви.

2. До мобільних працівників, не включених до сфери застосування цієї Директиви, застосовуються положення Директиви 93/104/ЄС.

3. Оскільки ця Директива містить більш конкретні положення стосовно мобільних працівників, які здійснюють дорожньо-транспортну діяльність, відповідно до статті 14 Директиви 93/104/ЄС, вона має перевагу над відповідними положеннями останньої.

4. Ця Директива доповнює положення Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 та, у разі необхідності, Угоди ЄУТР, які мають перевагу над положеннями цієї Директиви.

Стаття 3

Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви:

(а) «робочий час» означає:

1. у випадку мобільних працівників: час від початку до завершення роботи, упродовж якого мобільний працівник перебуває на робочому місці у розпорядженні працедавця та виконує свої функції або здійснює свою діяльність, тобто:

— час, присвячений будь-якій дорожньо-транспортній діяльності. Така діяльність, зокрема, охоплює:

(i) керування транспортним засобом;

(ii) завантаження та вивантаження;

(iii) допомогу пасажиром під час посадки на транспортний засіб та висадки з нього;

(iv) очищення та технічне обслуговування;

(v) будь-яку іншу роботу, спрямовану на забезпечення безпеки транспортного засобу, його вантажу та пасажирів або виконання правових або регуляторних обов'язків, безпосередньо пов'язаних із конкретною здійснюваною транспортною операцією, як-от моніторинг завантаження та вивантаження, проходження адміністративних формальностей із працівниками поліції, митниці, імміграційних органів тощо,

— час, упродовж якого працівник не може вільно розпоряджатися власним часом та повинен перебувати на своєму робочому місці, готовий до виконання звичної роботи; деякі завдання при цьому можуть бути пов'язані з перебуванням на чергуванні, зокрема під час періодів очікування на завантаження чи вивантаження, коли їх передбачувана тривалість не відома заздалегідь, тобто або перед відправленням, або перед безпосереднім початком такого періоду, або відповідно до загальних умов, про які домовилися соціальні партнери та/або відповідно до загальних положень законодавства держав-членів;

2. у випадку самозайнятих водіїв те саме означення необхідно застосовувати до часу від початку до завершення роботи, упродовж якого самозайнятий водій перебуває на робочому місці у розпорядженні клієнта та виконує свої функції або здійснює діяльність, окрім загальної адміністративної роботи, яка безпосередньо не пов'язана із конкретною здійснюваною транспортною операцією.

Час перерв, згаданий у статті 5, час відпочинку, згаданий у статті 6 та, без обмеження законодавства держав-членів або угод між соціальними партнерами, за умови, що такі періоди підлягають компенсації або обмеженню, періоди готовності, згадані в пункті (b) цієї статті, не входять до робочого часу;

(b) «періоди готовності» означають:

— періоди, не пов'язані з часом перерв та часом відпочинку, під час яких мобільний працівник не повинен залишатися на робочому місці, але повинен бути готовий відповісти на будь-яку вимогу розпочати або відновити керування робочим засобом або виконати іншу роботу. Зокрема до таких періодів готовності необхідно зараховувати періоди, упродовж яких мобільний працівник супроводжує транспортний засіб під час його перевезення поромом або потягом, а також періоди очікування на кордонах, або ж періоди очікування, зумовлені обмеженням дорожнього руху.

Такі періоди та їхня передбачувана тривалість повинні бути відомі мобільному працівнику заздалегідь, тобто або перед відправленням, або перед безпосереднім початком такого періоду, або відповідно до загальних умов, про які домовилися соціальні партнери та/або відповідно до загальних положень законодавства держав-членів,

— для мобільних працівників, які складають екіпаж транспортного засобу, час, проведений сидячи поряд із водієм або на місці для сну, поки транспортний засіб перебуває у русі;

(c) «робоче місце» означає:

— місце розташування основного місця здійснення діяльності підприємства, на якому виконує свої трудові обов'язки особа, яка здійснює мобільну дорожньо-транспортну діяльність, разом із усіма місцями здійснення діяльності дочірніх підприємств, незалежно від того, чи розташовані вони в тому самому місці, що й головний офіс чи основне місце здійснення діяльності підприємства,

— транспортний засіб, який використовує особа, що здійснює мобільну дорожньо-транспортну діяльність під час виконання трудових обов'язків, та

— будь-яке інше місце здійснення пов'язаної з перевезеннями діяльності;

(d) «мобільний працівник» означає будь-якого працівника, який входить до персоналу, що здійснює поїздки, зокрема учнів та стажерів, які працюють на підприємстві, яке надає послуги з дорожнього перевезення пасажирів чи вантажів за наймом, на комерційній основі або власним коштом;

(e) «самозайнятий водій» означає будь-яку особу, основна професійна діяльність якої полягає у здійсненні дорожніх перевезень пасажирів або вантажів за наймом або на комерційній основі у розумінні законодавства Співтовариства на підставі ліцензії Співтовариства або будь-якого іншого професійного дозволу на здійснення зазначених перевезень, яка має право працювати на себе та яка не зв'язана із працедавцем трудовим договором або будь-яким іншим типом ієрархічних трудових відносин, яка вільна організувати відповідну трудову діяльність, дохід якої залежить безпосередньо від отриманого прибутку та яка вільна, в індивідуальному порядку або у співпраці з іншими самозайнятими водіями, мати комерційні зв'язки з кількома клієнтами.

Для цілей цієї Директиви на тих водіїв, які не відповідають цим критеріям, повинні поширюватися такі самі права та обов'язки, як і на мобільних працівників відповідно до цієї Директиви;

(f) «особа, що здійснює мобільну дорожньо-транспортну діяльність» означає будь-якого мобільного працівника або самозайнятого водія, що здійснює таку діяльність;

(g) «тиждень» означає період між 00:00 у понеділок та 24:00 у неділю;

(h) «нічний час» означає період тривалістю щонайменше у 4 години, як визначено національним правом, між 00:00 та 07:00;

(i) «робота в нічний час» означає будь-яку роботу, здійснювану в нічний час.

Стаття 4

Максимальна тривалість робочого часу на тиждень

Держави-члени повинні вживати необхідних заходів, щоб забезпечити:

(а) середню тривалість робочого часу на тиждень не більше ніж 48 годин. Максимальну тривалість робочого часу на тиждень можна збільшити до 60 годин лише за умови, якщо середня тривалість робочого часу на тиждень не перевищує 48 годин упродовж 4 місяців. Четвертий та п'ятий підпараграфи статті 6(1) Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 або, у разі необхідності, четвертий підпараграф статті 6(1) Угоди ЄУТР мають перевагу над цією Директивою, коли тривалість робочого часу на тиждень відповідних водіїв не перевищує 48 годин на тиждень упродовж 4 місяців;

(б) обчислення робочого часу на різних працедавців як суми робочих годин. Працедавець повинен письмово звернутися до відповідного мобільного працівника з проханням повідомити тривалість часу роботи на іншого працедавця. Мобільний працівник повинен надати таку інформацію письмово.

Стаття 5

Перерви

1. Держави-члени повинні вживати необхідних заходів, щоб забезпечити, без обмеження рівня захисту, передбаченого Регламентом (ЄЕС) № 3820/85 або, в іншому випадку, Угоди ЄУТР, щоб тривалість безперервної роботи осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність, без обмеження статті 2(1), за жодних обставин не перевищувала 6 годин поспіль. Тривалість перерви повинна становити щонайменше 30 хвилин, якщо загальна тривалість робочого часу становить від 6 до 9 годин, або щонайменше 45 хвилин, якщо загальна тривалість робочого часу становить понад 9 годин.

2. Час перерви можна поділяти на періоди тривалістю щонайменше 15 хвилин кожен.

Стаття 6

Періоди відпочинку

Для цілей цієї Директиви до стажерів та учнів необхідно застосовувати ті самі положення щодо часу відпочинку, як і до інших мобільних працівників відповідно до Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 або, в іншому випадку, Угоди ЄУТР.

Стаття 7

Робота в нічний час

1. Держави-члени повинні вживати необхідних заходів, щоб забезпечити:

— у разі виконання роботи в нічний час, робочий час не повинен перевищувати 10 годин на кожен період тривалістю 24 години,

— компенсацію за роботу в нічний час відповідно до національних законодавчих інструментів, колективних угод, угод між представниками працівників і працедавців та/або національної практики, за умови, що така компенсація не спричинить ризиків для безпеки дорожнього руху.

2. До 23 березня 2007 року Комісія повинна, у рамках звіту, який вона складає відповідно до статті 13(2), оцінити наслідки положень, встановлених у параграфі 1 цієї статті. У разі необхідності, Комісія повинна подати відповідні пропозиції разом зі звітом.

3. Комісія повинна внести пропозицію щодо директиви, яка міститиме положення стосовно навчання професійних водіїв, зокрема таких, що виконують роботу в нічний час, та встановлюватиме загальні принципи такого навчання.

Стаття 8

Відступи

1. Відступи від статей 4 та 7 можна, через об'єктивні чи технічні причини або причини, пов'язані з організацією праці, ухвалювати шляхом укладення колективних угод, угод між соціальними партнерами, або, якщо це не можливо, шляхом ухвалення законів, підзаконних нормативно-правових актів або адміністративних положень за умови проведення консультацій із представниками відповідних працедавців та працівників та вжиття заходів для заохочення усіх доцільних форм соціального діалогу.

2. Можливість відступу від статті 4 не може призводити до встановлення референтного періоду тривалістю понад 6 місяців для вирахування 48-годинної середньої максимальної тривалості робочого часу на тиждень.

Стаття 9

Інформація та облік

Держави-члени забезпечують:

(а) інформування мобільних працівників щодо відповідних національних вимог, внутрішніх правил підприємства та угод між представниками працівників та працедавців, зокрема колективних угод та будь-яких угод із компаніями, досягнутих на основі цієї Директиви, без обмеження Директиви Ради 91/533/ЄЕС від 14 жовтня 1991 про обов'язок працедавця повідомляти працівників про умови, що застосовуються до договору або трудових відносин(б);

(б) без обмеження статті 2(1), облік робочого часу осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність. Такі облікові дані необхідно зберігати упродовж щонайменше 2 років після завершення охопленого періоду. Відповідальність за облік робочого часу мобільних працівників несуть працедавці. Працедавці повинні на вимогу надавати мобільним працівникам копії облікових даних про відпрацьовані години.

Стаття 10

Більш сприятливі положення

Ця Директива не впливає на право держав-членів застосовувати чи впроваджувати закони, підзаконні нормативно-правові акти або адміністративні положення, більш сприятливі для захисту здоров'я та безпеки осіб, що виконують мобільну дорожньо-транспортну діяльність або їхніх прав на сприяння застосуванню колективних угод або інших угод, укладених між представниками працівників та працедавців, більш сприятливих для захисту здоров'я та безпеки мобільних працівників, або надання дозволу на такі угоди. Імплементация цієї Директиви не становить вагомої підстави для зменшення загального рівня захисту, яким забезпечені працівники, згаданого у статті 2(1).

Стаття 11

Санкції

Держави-члени повинні визначити систему санкцій за порушення національних положень, ухвалених відповідно до цієї Директиви, і вживати всіх необхідних заходів для забезпечення застосування цих санкцій. Такі санкції повинні бути дієвими, пропорційними та стримувальними.

Стаття 12

Переговори з третіми країнами

Після набуття чинності цієї Директиви, Співтовариство повинне розпочати переговори з відповідними третіми країнами щодо застосування правил, еквівалентних до встановлених цією Директивою, до мобільних працівників, найнятих підприємствами, що мають осідок у третіх країнах.

Стаття 13

Звіти

1. Держави-члени повинні надавати Комісії звіти про імплементацию цієї Директиви із зазначенням позицій представників працівників та працедавців кожні 2 роки. Такі звіти необхідно подавати Комісії не пізніше, ніж 30 вересня після дати завершення охопленого звітом 2-річного періоду. Такий 2-річний період повинен бути таким самим, як період, вказаний у статті 16(2) Регламенту (ЄЕС) № 3820/85

2. Комісія повинна складати звіти про імплементацию цієї Директиви державами-членами та прогрес у відповідній сфері кожні 2 роки. Комісія повинна передавати такі звіти Європейському Парламенту, Раді, Економічно-соціальному комітету та Комітету регіонів.

Стаття 14

Прикінцеві положення

1. Держави-члени повинні ухвалити закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, не пізніше 23 березня 2005 року, або повинні забезпечити впровадження необхідних інструментів до цієї дати представниками працівників та працедавців шляхом укладення угоди; держави-члени зобов'язані вживати будь-яких необхідних заходів, що дадуть їм змогу в будь-який час гарантувати досягнення результатів, передбачених цією Директивою.

Якщо держави-члени ухвалюють інструменти, зазначені у першому підпараграфі, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання визначають держави-члени.

2. Держави-члени повинні передавати Комісії текст положень національного права, які вони вже ухвалили або ухвалють у сфері застосування цієї Директиви.

3. Держави-члени повинні дбати про те, щоб вантажовідправники, експедиторські компанії, головні підрядники, субпідрядники та підприємства, які наймають мобільних працівників, дотримувалися відповідних положень цієї Директиви.

Стаття 15

Набуття чинності

Ця Директива набуває чинності в день її публікації в Офіційному віснику Європейських Співтовариств.

Стаття 16

Адресати

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Брюсселі 11 березня 2002 року.

За Європейський Парламент

Президент

P. Cox

За Раду

Президент

J. Piqué i Camps

(1) ОВ С 43, 17.02.1999, с. 4.

(2) ОВ С 138, 18.05.1999, с. 33.

(3) Висновок Європейського Парламенту від 14 квітня 1999 року (ОВ С 219, 30.07.1999, с. 235), підтверджений 06 травня 1999 року (ОВ С 279, 01.10.1999, с. 270), Спільна позиція Ради від 23 березня 2001 року (ОВ С 142, 15.05.2001, с. 24) та Рішення Європейського Парламенту від 14 червня 2001 року (ще не опубліковано в Офіційному віснику). Рішення Європейського Парламенту від 05 лютого 2002 року та Рішення Ради від 18 лютого 2002 року.

(4) ОВ L 370, 31.12.1985, с. 1.

(5) ОВ L 307, 13.12.1993, с. 18. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Європейського Парламенту і Ради 2000/34/ЄС (ОВ L 195, 01.08.2000, с. 41).

(6) ОВ L 288, 18.10.1991, с. 32.