



## Директива 2002/15/ЕС

**Директива Европейского Парламента и Совета 2002/15/ЕС**

**(11 марта 2002 года)**

**по организации рабочего времени членов экипажа автотранспортных средств**

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА,

принимая во внимание Договор об основании Европейского Сообщества, в частности его статью 71, а также 2 пункт статьи 137

принимая во внимание предложение Комиссии (1),

принимая во внимание заключение Комитета по экономике и социальным вопросам (2),

Действуя в соответствии с процедурой, установленной в Статье 251 вышеуказанного Соглашения (3), в свете объединенного текста, одобренного Комитетом по гармонизации 16 января 2008 года,

Принимая во внимание, что:

(1) В области автодорожного транспорта Регламент Совета (ЕЭС) № 3820/85 от 20 декабря 1985 года о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автодорожного транспорта (4) определены общие положения о времени работы и отдыха водителей; упомянутый Регламент не относится к другим аспектам рабочего времени автотранспорта.

(2) Директива Совета 93/104/ЕС от 26 ноября 1993 года о некоторых аспектах организации рабочего времени (5) позволяет принять конкретные требования к организации рабочего времени. Учитывая, что упомянутая Директива применяется к отрасли, ее положения являются приоритетными по отношению к Директиве 93/104/ЕС в соответствии со статьей 14.

(3) Несмотря на переговоры между социальными партнерами не удалось прийти к соглашению о лицах, осуществляющих деятельность, связанную с передвижным дорожным транспортом.

(4) Поэтому необходимо уточнить некоторые Положения о рабочих часах в автотранспорте для обеспечения безопасности транспорта и здоровья и безопасности сотрудников.

(5) Основные цели предлагаемого действия не могут быть достигнуты в достаточном



качестве в отдельных государствах-участниках, и поэтому из-за масштаба или последствий упомянутого действия эти цели можно лучше всего достигнуть на уровне Сообщества, Сообщество может назначить меры в соответствии с принципом субсидиарности, описанном в статье 5 Договора. В соответствии с принципом пропорциональности, указанном в упомянутой статье, настоящая Директива не выходит за рамки того, что необходимо для достижения этих целей.

(6) Настоящая Директива распространяется только на членов экипажа автотранспортных средств, которые работают в транспортных предприятиях, основанных в государствах-участниках, и на действия в автотранспорте, на которые распространяется Регламент (ЕЭС) № 3820/85, или, если это невозможно, Европейское соглашение о работе автоводителей, вовлеченных в международный автотранспорт (AETR).

(7) Необходимо четко указать, что члены экипажа автотранспортных средств, которые исключены из сферы действия настоящей Директивы и не являются самозанятыми водителями, извлекают пользу из защиты основ, указанных в Директиве 93/104/ЕС. Эта защита основ включает в себя существующие положения о достаточном отдыхе, максимальной средней рабочей неделе, ежегодном отпуске и некоторых основных положениях о ночной работе, в том числе оценке состояния здоровья.

(8) На самозанятых работников распространяется Регламент (ЕЭС) № 3820/85, но не распространяется Директива 93/104/ЕС, они должны быть исключены из сферы действия настоящей Регулы в соответствии с пунктом 1 статьи 2.

(9) Определения, используемые в настоящей Директиве, не должны служить прецедентом для других регул Сообщества о рабочем времени.

(10) Чтобы повысить безопасность дорожного движения на дорогах, не допустить искажения конкуренции и обеспечить безопасность и здоровье членов экипажа автотранспортных средств, на которых распространяется настоящая Директива, они должны точно знать, какие именно периоды времени, посвященного автотранспорту, формируют рабочее время, а какие нет, и поэтому считаются периодами перерывов, отдыха или доступности для работы. Этим работникам должно быть предоставлено обязательное ежедневное и еженедельное время для отдыха, а также соответствующие перерывы. Необходимо также определить максимальное количество рабочих часов в неделю.

(11) Исследования показали, что ночью организм человека более чувствителен к экологическим нарушениям, а также к определенным обременительным формам организации и, что длительные периоды работы в ночное время может быть пагубными для здоровья работников и угрожать их безопасности и безопасности дорожного движения.

(12) Поэтому необходимо ограничивать ночное рабочее время, и обеспечивать, что профессиональные водители, которые работают в ночное время, получают за свою работу соответствующую зарплату и имеют достаточные возможности для повышения квалификации.



(13) Работодатель обязан регистрировать случаи, когда средняя рабочая неделя членов экипажа автотранспортных средств длится дольше.

(14) Следует продолжать применять Регламент (ЕЭС) № 3820/85 по отношению к вождению во время международных и внутренних пассажирских перевозок.

(15) Комиссия должна следить за введением настоящей Директивы и действиями государств-участников в этой области и представлять на рассмотрение Европейского парламента, Совета, Экономического и Социального Комитета и Регионального Комитета доклад о применении этих положений и положений о работе в ночное время.

(16) Необходимо предусмотреть, что некоторые положения могут иметь отступления, которые устанавливают государства-участники и обе стороны рабочего договора в зависимости от обстоятельств. В случае таких отклонений работникам, как правило, присваивается компенсационное время отдыха.

**ПРИНЯЛИ ДИРЕКТИВУ.**

## **Статья 1**

### **Цель**

Целью этой Директивы является установление требований к организации рабочего времени для улучшения здоровья и безопасность членов экипажа автотранспортных средств, повышение безопасности дорожного движения и выравнивания условий конкуренции.

## **Статья 2**

### **Сфера действия**

1. Настоящая Директива применяется к членам экипажа автотранспортных средств, занятых в предприятиях, созданных в государствах-участниках, и осуществляющих действия, предусмотренные Регламентом (ЕЭС) № 3820/85, или Соглашением ЕСТР.

Несмотря на положения следующей части, самозанятых водителей с 23 марта 2009 года.

Комиссия представляет отчет Европейскому парламенту и Совету не позднее, чем за два года до этой даты. В этом докладе рассматриваются последствия исключения самозанятых водителей из сферы действия этой Директивы в отношении безопасности дорожного движения, условий конкуренции, структуры профессии и социальных аспектов. Принимают во внимание обстоятельства в транспортном секторе и рабочую среду автотранспортной профессии в каждом государстве-участнике. Основываясь на этом докладе, Комиссия должна представить предложение, целью которых может быть: - определить порядок включения тех само-занятых водителей в сферу действия Директивы, которые не осуществляют деятельность в других государствах-участниках, и



подвержены локальным ограничениям по объективным причинам, таким как периферическое расположение, большие расстояния внутри государства и особенности конкурентной среды, или  
- не включать само-занятых водителей в сферу действия Директивы.

2. положения Директивы 93/104/ЕС применяются к членам экипажа автотранспортных средств, которые исключены из сферы действия настоящей Директивы.

3. Поскольку эта Директива содержит конкретные положения в отношении членов экипажа членов экипажа автотранспортных средств, эти положения являются приоритетными над положениями упомянутой Директивы в соответствии с Директивой 93/104/ЕС.

4. Эта Директива дополняет Регламент (ЕЭС) № 3820/85 и, при необходимости, Соглашение ЕСТР, которые имеют приоритет над положениями настоящей Директивы.

настоящая Директива распространяется

### **Статья 3**

#### **Определения**

В настоящей Директиве

а) «рабочее время» это:

1) для членов экипажа автотранспортных средств: время от начала работ и до конца, когда член экипажа автотранспортных средств, находится на рабочем месте в распоряжении работодателя, и осуществляет свои функции или виды деятельности, а именно:

- время, затрачиваемое на все виды деятельности автотранспорта. Эти действия включают в себя:

ii), погрузка и разгрузка;

iii) оказание помощи пассажирам при посадке в транспортное средство и высадке из него;

iv), очистка и техническое обслуживание;

v) все другие работы по обеспечению безопасности транспортных средств, грузов и пассажиров или по выполнения юридических или нормативных обязательств, напрямую связанных с особой подготовкой перевозок, в том числе контроль погрузки и разгрузки, административные формальности с полицией, таможней, иммиграционными властями и т.д.



- время, в которое он не может свободно действовать и должен находиться на своем рабочем месте, в состоянии готовности выполнять обычную работу с конкретными задачами, связанными с дежурством, в частности, в периоды ожидания погрузки или разгрузки, если их длительность не известна заранее, то есть либо до выезда, или только до фактического начала соответствующего периода, или в соответствии с общими условиями, о которых договариваются между собой социальные партнеры и/или в соответствии с национальным законодательством;

2) само-занятые водители применяют те же определения для времени от начала до конца работ, в течение которых само-занятый водитель находится в распоряжении клиента на своем рабочем месте, и выполняет функции или действия, которые не являются обычной административной работой, и не являются тесно связанными с особой подготовкой перевозок.

В рабочее время не включается время перерывов, указанное в статье 5 и статье 6, и временные периоды, указанные в части b), не ограничивая правовые акты государств-участников или соглашения между социальными партнерами, которые предусматривают, что эти временные периоды должны быть оплачены или ограничены;

b) «периоды готовности к работе» это:

- периоды, за исключением периодов перерывов и отдыха, в течение которого член экипажа автотранспортных средств не должен оставаться на своем рабочем месте, но должен быть готов начать или возобновить езду или другую работу. В такие периоды готовности к работе в особенности включают периоды, в которые член экипажа автотранспортных средств, сопровождает транспортное средство, перевозимое на пароме или поезде, а также периоды ожидания на границах, а также запретов передвижения.

Член экипажа автотранспортных средств длительность заранее, то есть либо до фактическим началом этого периода, или договариваются между собой социальные законодательством,

- время, которое проводят члены экипажа автотранспортных средств, рядом с водителем или на спальном месте, когда транспортное средство перемещается;

c) «рабочая станция» это:

- основное место нахождения предприятия, где выполняет обязанности член экипажа автотранспортных средств, наряду с различными филиалами предприятия, независимо от того, находятся ли они в одном же месте с головным офисом или основным местом нахождения предприятия,

- транспортное средство, которое использует для выполнения своих обязанностей член экипажа автотранспортных средств, и



- любое другое место, где осуществляется деятельность, связанная с передвижным дорожным транспортом;

должен знать эти периоды и их планируемую начала движения, либо непосредственно перед в соответствии с общими условиями, о которых партнеры и/или в соответствии с национальным

d) «член экипажа автотранспортных средств» означает любого работника, входящего в состав персонала, в том числе стажеры и практиканты, которые осуществляют коммерческие перевозки, или за свой счет предлагают услуги пассажирских и грузовых перевозок;

e) «само-занятый водитель» это любой работник, главным занятием которого является коммерческая перевозка пассажиров или грузов в соответствии с правовыми актами Сообщества, лицензией Сообщества или любым другим личным разрешением осуществлять ранее упомянутые перевозки, и который имеет право работать на себя, не связан с работодателем рабочим договором или любыми другими иерархическими, и который не организует деятельность, доход напрямую зависит от прибыли, и который лично или в сотрудничестве с другими самозанятыми водителями имеет коммерческие отношения с несколькими заказчиками.

В рамках этой Директивы на водителей, которые не отвечают этим критериям, распространяются те же обязанности, и они получают выгоду на тех же правах, как это предусмотрено для членов экипажа автотранспортных средств в рамках этой Директивы;

f) «лицо, осуществляющее деятельность, связанную с перевозками автомобильным транспортом» является любой член экипажа автотранспортных средств или само-занятый водитель, который осуществляет такую деятельность;

g) «неделя» означает период времени между 00:00 понедельника и 24.00 воскресенья;

h) «ночное время» означает, по меньшей мере, четыре часа в период между 00:00 и 07:00, как это определено национальным законодательством;

i) «ночная работа» означает любую работу, осуществляемую в ночное время.

#### **Статья 4**

Максимальное рабочее время в неделю:

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

a) средняя продолжительность рабочего времени в неделю не должно превышать 48 часов. Максимальное рабочее время в неделю может быть продлено до 60 часов только в том случае, если за четыре месяца не превышало в среднем 48 часов в неделю. Четвертая и пятая части пункта 1 статьи 6 Регламента (ЕЭС) № 3820/85 и, при необходимости, четвертая часть пункта 1 статьи 6 Соглашения ЕСТР должны иметь



приоритет над положениями настоящей Директивы, если водители в течение четырех месяцев не превышали среднее рабочее время 48 часов в неделю;

b) рабочее время, используемое у разных работодателей, является суммой рабочих часов. Работодатель запрашивает в письменном виде у члена экипажа автотранспортных средств отчет об отработанном времени у другого работодателя. Член экипажа автотранспортных средств должен предоставить такую информацию в письменном виде.

## **Статья 5**

### **Перерывы**

1. Государства-участники принимают необходимые меры для обеспечения того, чтобы без сокращения уровня защиты, предусмотренного в Регламенте (ЕЭС) № 3820/85, или в Соглашении ЕСТР, не затрагивая пункт 1 статьи 2, лица, которые являются членами экипажа автотранспортных средств, ни при каких условиях не должны работать более шести часов подряд без перерыва. Необходимо делать перерыв в рабочем времени по крайней мере на 30 минут, когда в общей сложности от шести до девяти рабочих часов, и по крайней мере на 45 минут, когда в общей сложности более девяти часов.

2. Перерывы могут быть разделены на периоды, каждый из которых длится, по крайней мере, 15 минут.

## **Статья 6**

### **Время отдыха**

В рамках этой Директивы на практикантов и стажеров распространяются же положения о времени отдыха, как и на остальных членов экипажа автотранспортных средств, в соответствии с Регламентом (ЕЭС) № 3820/85, или, если это невозможно, в соответствии с Соглашением ЕСТР.

## **Статья 7**

### **Ночная работа**

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

- осуществляя ночную работу, продолжительность рабочего времени за каждые сутки не превышала десяти часов

- за ночную работу платят в соответствии с национальными и нормативными актами, коллективными договорами между работодателями и работниками и/или практикой государства, при условии, что такое вознаграждение не угрожает безопасности дорожного движения.





2. До 23 марта 2007 года Комиссия на основе отчета, который оно составляет в соответствии с пунктом 2 статьи 13, оценивает применение положений, изложенных в пункте 1. В случае необходимости Комиссия подает также предложения вместе с отчетом.

3. Комиссия подает предложения по директиве о положениях, связанных с профессиональным обучением водителей, в том числе обучением водителей, которые работают в ночную смену, и устанавливает общие принципы такого обучения.

## **Статья 8**

### Отступления

1. По объективным или техническим причинам или по причинам, связанным с организацией работы, государства-участники могут допустить отступления от статей 4 и 7 в отношении коллективных договоров, соглашений между социальными партнерами, или, если это не представляется возможным, по отношению к нормативным и административным актам, при условии, что, по возможности, между работодателем и представителями работников проводятся обсуждения, и прилагаются усилия для того, чтобы развивать все соответствующие формы социального диалога.

2. В отступлениях от статьи 4 нельзя указывать то, что для расчета 48-часового рабочего времени в течение средней максимальной рабочей недели указывают отчетный период, который превышает шесть месяцев.

## **Статья 9**

### Информация и документация

Государства-участники обеспечивают, что:

а) члены экипажа транспортных средств осведомлены о соответствующих требованиях государств, внутренних положениях предприятия и договорах между работодателями и работниками, особенно о коллективных договорах и любых договорах с предприятиями, в соответствии с настоящей Директивой, не затрагивая Директиву Совета 91/533/ЕЕС от 14 октября 1991 года об обязанности работодателя информировать работников об условиях, применимых для трудового договора или трудовых отношений;

б) не затрагивая пункт 1 статьи 2, регистрируют рабочее время лиц, осуществляющих деятельность, связанную с перевозками автомобильным транспортом. Документацию хранят в течение, как минимум, двух лет после окончания соответствующего периода. Работодатель несет ответственность за регистрацию рабочего времени членов экипажа транспортного средства. Работодатель должен по запросу предоставлять копии





регистра отработанных часов членов экипажа автотранспортных средств.

## **Статья 10**

Более благоприятные условия

Настоящая Директива не затрагивает право государств-участников применять и вводить нормативные и административные акты, которые являются более благоприятными для безопасности и здоровья лиц, являющихся членами экипажа автотранспортных средств, или право на поощрение или разрешение применения коллективных договоров или соглашений между работодателями и работниками, которые являются более благоприятными для здоровья и безопасности членов экипажа автотранспортных средств. Реализация этой Директивы не является достаточным основанием для снижения общего уровня защиты работников, упомянутого в пункте 1 статьи 2.

## **Статья 11**

Санкции

Государства-участники устанавливают систему санкций за нарушение государственных положений, принятых в соответствии с настоящей Директивой, и принимают все необходимые меры для того, чтобы эти санкции применялись. Эти штрафные санкции должны быть эффективными, пропорциональными и превентивными.

## **Статья 12**

Переговоры с третьими странами

После того, как данная Директива вступает в силу, Сообщество начинает переговоры с третьими странами, чтобы по отношению к членам экипажа автотранспортных средств, занятым на предприятиях, созданных в третьей стране, применялись положения, эквивалентные тем, которые изложены в настоящей Директиве.

## **Статья 13**

Отчеты

1. Каждые два года государства-участники уведомляют Комиссию о применении настоящей Директивы с указанием мнений работодателей и работников. Комиссия должна получить отчеты до 30 сентября после окончания двухлетнего периода, указанного в отчете. Двухлетний период такой же, какой и указан в пункте 2 статьи 16 Регламента (ЕЭС) № 3820/85.

2. Каждые два года Комиссия должна представить отчет о применении этой Директивы в государствах-участниках и развитии в этой области. Комиссия должна адресовать этот отчет Европейскому парламенту, Экономическому и Социальному Комитету и Региональному Комитету.



## **Статья 14**

### **Заключительные условия**

1. Государства-участники принимают нормативные и административные акты, необходимые для исполнения настоящей Директивы до 23 марта 2005 года, или обеспечивают, что к этой дате работодатели и работники заключают договор, вводя необходимые положения, государства-участники должны принять необходимые меры, позволяющие им в любое время гарантировать достижение результатов, указанных в настоящей Директиве.

Принимая акты, упомянутые в первой части, государства-участники должны включить ссылку на настоящую Директиву или добавить эту ссылку к официальной публикации. Государства-участники определяют способы, как сделать такие ссылки.

2. Государства-участники должны сообщать Комиссии положения правовых актов, которые они приняли или принимают в области, охватываемой настоящей Директивой.

3. Государства-участники должны обеспечить, чтобы грузоотправители, экспедиторы, генеральные подрядчики, субподрядчики и компаний, которые нанимают членов экипажа автотранспортных средств в соответствии с положениями настоящей Директивы.

## **Статья 15**

### **Вступление в силу**

Эта Директива вступает в силу с момента ее публикации в Официальном журнале Европейского Сообщества.

## **Статья 16**

Эта директива адресована государствам-участникам

Брюссель, 11 марта 2002 года

От имени председателя правления Европейского Парламента П. Кокс

(1) OV C 43, 17.2.1999., 4. стр..

(2) OV C 138, 18.5.1999., 33. стр..

(3) Решение Европейского Парламента от 14 апреля 1999 года (OV C 219, 30.7.1999., 235 стр.), который подтвержден 6 мая 1999 года (OV C 279, 1.10.1999., 270 стр.), Решение Совета от 23 марта 2001 года (OV C 142, 15.5.2001., 24 стр.) и



**AUTOSERT**  
КОМПЕТЕНСИКЕСКУС

Решение Европейского Парламента от 14 июня 2001 года (еще не опубликован в «Официальном журнале»). Решение Европейского Парламента от 5 февраля 2002 года и Совета от 18 февраля 2002 года.

(4) OV L 370, 31.12.1985., 1. стр.

(5) OV L 307, 13.12.1993., 18. стр. Новейшие правки в Директиве сделаны с Директивой Европейского Парламента и Совета 2000/34/ЕК (OV L 195, 1.8.2000., 41. стр.).

(6) OV L 288, 18.10.1991., 32. стр.