

**ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 11 მარტის
დირექტივა 2002/15/EC
საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირების
სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ**

ევროპარლამენტმა და ევროკავშირის საბჭომ,

ევროპული გაერთიანების დაფუძნების შესახებ შეთანხმების, კერძოდ მისი 71-ე მუხლისა და 137(2) მუხლის საფუძველზე,

ევროკომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე,¹

ევროპის ეკონომიკური და სოციალური კომიტეტის მოსაზრების საფუძველზე²,

რეგიონების კომიტეტებთან კონსულტაციის გავლის შემდგომ,

მოქმედებენ რა შეთანხმების 251-ე მუხლით გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად³, შემათანხმებელი კომისიის მიერ 2002 წლის 16 იანვარს დამტკიცებული ერთობლივი ტექსტის თანახმად,

ვინაიდან,

- (1) საავტომობილო მიმოსვლასთან დაკავშირებული გარკვეული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს 1985 წლის 20 დეკემბრის (EEC) №3820/85 რეგლამენტში⁴ წარმოდგენილია ზოგადი დებულებები მძღოლების მუშაობის დროისა და დასვენების პერიოდის შესახებ; აღნიშნული რეგლამენტი არ ითვალისწინებს საავტომობილო მიმოსვლასთან დაკავშირებით სამუშაო დროის სხვა ასპექტებს.
- (2) სამუშაო დროის ორგანიზების ზოგიერთი ასპექტის შესახებ საბჭოს 1993 წლის 23 ნოემბრის 93/104/EC დირექტივა⁵ უზრუნველყოფს სამუშაო დროის ორგანიზებასთან დაკავშირებით კონკრეტული მოთხოვნების მიღების შესაძლებლობას. აღნიშნული დირექტივის სექტორული ხასიათის გათვალისწინებით, მის დებულებებს ენიჭება უპირატესობა 93/104/EC დირექტივასთან შედარებით, მისი მე-14 მუხლის შესაბამისად.

¹ ოფიციალური ჟურნალი C 43, 17.2.1999, გვ. 4.

² ოფიციალური ჟურნალი C 138, 18.5.1999, გვ. 33.

³ ევროპარლამენტის 1999 წლის 14 აპრილის დასკვნა (ოფიციალური ჟურნალი C 219, 30.7.1999, გვ. 235), რომელიც დამტკიცებულია 1999 წლის 6 მაისს (ოფიციალური ჟურნალი C 279, 1.10.1999, გვ. 270), საბჭოს 2001 წლის 23 მარტის საერთო პოზიცია (ოფიციალური ჟურნალი C 142, 15.5.2001, გვ. 24) და ევროპარლამენტის 2001 წლის 14 ივნისის გადაწყვეტილება (ჯერჯერობით არ არის გამოქვეყნებული ოფიციალურ ჟურნალში). ევროპარლამენტის 2002 წლის 5 თებერვლის გადაწყვეტილება და საბჭოს 2002 წლის 18 თებერვლის გადაწყვეტილება.

⁴ ოფიციალური ჟურნალი L 370, 31.12.1985, გვ. 1.

⁵ ოფიციალური ჟურნალი L 307, 13.12.1993, გვ. 18. აღნიშნულ დირექტივაში ბოლო ცვლილებები შეტანილ იქნა ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2003/34/EC დირექტივის შესაბამისად (ოფიციალური ჟურნალი L 195, 1.8.2000, გვ. 41).

- (3) მიუხედავად სოციალურ პარტნიორებს შორის მიმდინარე ინტენსიური მოლაპარაკებებისა, შეთანხმება ვერ იქნა მიღწეული საავტომობილო მიმოსვლაში ჩართულ მუშაკებთან დაკავშირებულ საკითხებზე.
- (4) აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელია საავტომობილო მიმოსვლისას სამუშაო საათების შესახებ ზოგიერთი დებულების დაზუსტება ტრანსპორტის უსაფრთხოებისა და ეკიპაჟის წევრების ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფის მიზნით.
- (5) ვინაიდან წარმოდგენილი მოქმედების ძირითადი მიზნების სისრულეში მოყვანა სათანადო დონეზე შეუძლებელია ცალკეულ წევრ სახელმწიფოში და აღნიშნული მოქმედების მასშტაბურობიდან ან ეფექტებიდან გამომდინარე მითითებული მიზნები უკეთ მიიღწევა ევროპული გაერთიანების დონეზე, ევროპულ გაერთიანებას შეუძლია მიმართოს სათანადო ზომებს შეთანხმების მე-5 მუხლში მითითებული სუბსიდიარობის პრინციპის შესაბამისად. აღნიშნული მუხლით გათვალისწინებული პროპორციულობის პრინციპის თანახმად, წინამდებარე დირექტივა არ სცდება ამ მიზნების მისაღწევად განსაზღვრულ აუცილებელ ჩარჩოებს.
- (6) წინამდებარე დირექტივა ვრცელდება მხოლოდ (EEC) №3820/85 რეგლამენტით, ან თუ ეს შეუძლებელია, საერთაშორისო საავტომობილო მიმოსვლის მწარმოებელი სატრანსპორტო საშუალებების ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ ევროპის შეთანხმებით (AETR) გათვალისწინებული საავტომობილო გადაზიდვების საქმიანობაში ჩართულ წევრ სახელმწიფოებში დაფუძნებული სატრანსპორტო საწარმოების სამსახურში მყოფი მუშაკების მიმართ.
- (7) აუცილებელია დაზუსტდეს, რომ გადაზიდვების მწარმოებელი პირები, რომლებიც არ არიან გათვალისწინებულნი წინამდებარე დირექტივის ფარგლებში და არ წარმოადგენენ თვითდასაქმებულ მძღოლებს, სარგებლობენ 93/104/EC დირექტივაში გათვალისწინებული საბაზო დაცვით. აღნიშნული საბაზო დაცვა ითვალისწინებს სათანადო დასვენების, მაქსიმალური საშუალო სამუშაო კვირის, ყოველწლიური შვებულების შესახებ მოქმედ დებულებებსა და ღამის მუშაკების შესახებ, მათი ჯანმრთელობის მდგომარეობის შეფასების ჩათვლით, გარკვეულ ძირითად დებულებებს.
- (8) ვინაიდან თვითდასაქმებულ მუშაკებზე ვრცელდება (EEC) №3820/85 რეგლამენტი, მაგრამ არ ვრცელდება 93/104/EC დირექტივა, მათი გამორიცხვა უნდა მოხდეს დროებით წინამდებარე დირექტივის მოქმედების არეალიდან 2(1) მუხლის შესაბამისად.
- (9) წინამდებარე დირექტივაში გამოყენებული განმარტებები არ წარმოადგენს პრეცედენტს სამუშაო დროის შესახებ ევროპული გაერთიანების სხვა რეგლამენტებისთვის.
- (10) საგზაო უსაფრთხოების გაუმჯობესების, დამახინჯებული კონკურენციის პრევენციისა და მოცემული დირექტივით გათვალისწინებული ეკიპაჟის წევრების

უსაფრთხოებისა და ჯანმრთელობის უზრუნველსაყოფის მიზნით, მათ უნდა მიეწოდოს ზუსტი ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ კონკრეტულად საავტომობილო მიმოსვლისთვის განკუთვნილი დროის რომელი პერიოდები წარმოადგენს სამუშაო საათებს და რომელი არა და, შესაბამისად, ჩაითვალოს დასვენების დროდ, დასვენების დროდ ან სამუშაო ადგილზე ყოფნის პერიოდად. აღნიშნულ მუშაკებს უნდა მიეცეთ მინიმალური ყოველდღიური და ყოველკვირეული დრო დასასვენებლად, აგრეთვე შესაბამისი შესვენებები. გარდა ამისა, აუცილებელია კვირის განმავლობაში სამუშაო საათების მაქსიმალური რაოდენობის განსაზღვრა.

- (11) კვლევებმა აჩვენა, რომ ღამით ადამიანის ორგანიზმი უფრო მგრძობიარეა ეკოლოგიური ხელშემშლელი ფაქტორების მიმართ, აგრეთვე ორგანიზაციის განსაზღვრული დამამძიმებელი ფორმების მიმართ, და ღამით მუშაობის ხანგრძლივი პერიოდები შეიძლება უარყოფითად აისახოს მუშაკების ჯანმრთელობაზე და საფრთხე შეუქმნას მათ და, ზოგადად, საგზაო უსაფრთხოებას.
- (12) აღნიშნულიდან გამომდინარე, აუცილებელია ღამის მუშაობის დროის ხანგრძლივობის შეზღუდვა და ღამით მომუშავე პროფესიონალი მძღოლებისთვის მათი მუშაობის შესაბამისი ანაზღაურების გაცემის და კვალიფიკაციის ასამაღლებლად საკმარისი შესაძლებლობების უზრუნველყოფა.
- (13) დამსაქმებელი ვალდებულია აღრიცხოს ის შემთხვევები, როდესაც ეკიპაჟის წევრების მაქსიმალური საშუალო სამუშაო კვირა გრძელდება უფრო მეტხანს.
- (14) უნდა გაგრძელდეს (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მოქმედება მგზავრების საერთაშორისო და შიდა გადაყვანისთვის, რაც არ წარმოადგენს რეგულარულ მომსახურებას, საჭირო დროის მართვასთან დაკავშირებით.
- (15) კომისიამ უნდა გაუწიოს მონიტორინგი წინამდებარე დირექტივის სისრულეში მოყვანას და აღნიშნულ სფეროში წვერი სახელმწიფოების საქმიანობას და წარუდგინოს ევროპარლამენტს, საბჭოს, ეკონომიკურ და სოციალურ კომიტეტსა და რეგიონალურ კომიტეტს განსახილველად შესაბამისი მოხსენება აღნიშნული დებულებების და ღამით მუშაობასთან დაკავშირებული დებულებების შედეგების შესახებ.
- (16) მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული, რომ შესაძლებელია ზოგიერთი დამტკიცებული დებულების გაუქმება, არსებული გარემოებების შესაბამისად, წვერი სახელმწიფოების ან ხელშეკრულების ორივე მხარის მიერ. აღნიშნული სახის გაუქმების შემთხვევაში, როგორც წესი, მუშაკებს მიეცემათ დასვენების საკომპენსაციო დრო.

დამტკიცეს წინამდებარე დირექტივა:

საგანი

წინამდებარე დირექტივის საგანს წარმოადგენს მინიმალური მოთხოვნების განსაზღვრა სამუშაო დროის ორგანიზებასთან დაკავშირებით საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირების ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების გაუმჯობესების, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაზრდისა და თანაბარი კონკურენციის უზრუნველყოფის მიზნით.

მუხლი 2

მოქმედების არეალი

1. წინამდებარე დირექტივა მოქმედებს (EEC) №3820/85 რეგლამენტით ან, აღნიშნულის განუხორციელებლობის შემთხვევაში, AETR-ის შეთანხმებით გათვალისწინებულ საავტომობილო გადაზიდვების საქმიანობაში ჩართულ წევრ სახელმწიფოებში დაფუძნებულ სატრანსპორტო საწარმოებში დასაქმებული მუშაკების მიმართ.

შემდეგი ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დებულებების დარღვევის გარეშე, წინამდებარე დირექტივა გამოიყენება თვითდასაქმებული მძღოლების მიმართ 2009 წლის 23 მარტიდან.

კომისიამ უნდა წარუდგინოს შესაბამისი ანგარიში ევროპარლამენტსა და საბჭოს აღნიშნულ თარიღამდე მინიმუმ ორი წლით ადრე. ზემოაღნიშნულ მოხსენებაში განიხილება მოცემული დირექტივის მოქმედების არეალიდან თვითდასაქმებული მძღოლების გამორიცხვის შედეგები საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების, კონკურენციის პირობების, პროფესიის სტრუქტურისა და ასევე სოციალური ასპექტების მიმართ. მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული ყოველ წევრ სახელმწიფოში სატრანსპორტო სექტორთან და საავტომობილო მიმოსვლის პროფესიის სამუშაო გარემოსთან დაკავშირებული გარემოებები. აღნიშნული მოხსენების საფუძველზე კომისია წარმოადგენს წინადადებას, რომლის მიზანიც იქნება:

- დირექტივის მოქმედების სფეროში იმ თვითდასაქმებული მძღოლების ჩართვის წესის განსაზღვრა, რომლებიც არ ეწევიან საავტომობილო გადაზიდვებს სხვა წევრ სახელმწიფოებში და ეკისრებათ ადგილობრივი შეზღუდვები ობიექტური მიზეზების გამო, როგორცაა პერიფერიული მდებარეობა, დიდი მანძილი სახელმწიფოს ფარგლებში და განაკუთრებული კონკურენტული გარემო, ან
- თვითდასაქმებული მძღოლების გაუთვალისწინებლობა დირექტივის მოქმედების არეალში.

2. 93/104/EC დირექტივით გათვალისწინებული დებულებები გამოიყენება საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი მუშაკების მიმართ, რომლებიც გამოირიცხებიან წინამდებარე დირექტივის მოქმედების არეალიდან.

3. ვინაიდან აღნიშნული დირექტივა ითვალისწინებს კონკრეტულ დებულებებს ეკიპაჟის წევრების მიმართ, აღნიშნულ დებულებებს ენიჭებათ უპირატესობა მოცემული

დირექტივის სხვა დებულებებთან შედარებით, 93/104/EC დირექტივის მე-14 მუხლის შესაბამისად.

4. წინამდებარე დირექტივა უზრუნველყოფს დამატებას (EEC) №3820/85 რეგლამენტით გათვალისწინებულ დებულებებში და, აუცილებლობის შემთხვევაში, AETR-ის შეთანხმებაში, რომლებსაც ენიჭება უპირატესობა წინამდებარე დირექტივის დებულებებთან შედარებით.

მუხლი 3

განმარტებები

წინამდებარე დირექტივის მიზნებისთვის:

(ა) 'სამუშაო დრო' ნიშნავს:

- 1) საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი მუშაკების შემთხვევაში: დროს სამუშაოს დაწყებიდან დასრულებამდე, რომლის განმავლობაშიც საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი მუშაკი იმყოფება სამუშაო ადგილზე, დამსაქმებლის განკარგულებაში, და ასრულებს საკუთარ ფუნქციებსა და საქმიანობას, კერძოდ:
 - ნებისმიერი საავტომობილო გადაზიდვის წარმოებისთვის განკუთვნილ დროს. კერძოდ, აღნიშნული ღონისძიებები ითვალისწინებს:
 - (i) სატრანსპორტო საშუალების მართვას;
 - (ii) დატვირთვა-გადმოტვირთვას;
 - (iii) მგზავრებისთვის დახმარების გაწევას სატრანსპორტო საშუალებაში ჩასხდომისა და გადმოსხდომის დროს;
 - (iv) დასუფთავებას და ტექნიკურ მომსახურებას;
 - (v) ნებისმიერ სხვა სამუშაოს სატრანსპორტო საშუალებების, ტვირთებისა და მგზავრების უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით ან იურიდიული თუ მარეგულირებელი ვალდებულებების შესრულებასთან დაკავშირებით, რომლებიც პირდაპირ უკავშირდება სპეციალურ საავტომობილო მიმოსვლას, მათ შორის დატვირთვა-გადმოტვირთვის ოპერაციის, პოლიციასთან, საბაჟოსთან, საიმისგრაციო ორგანოებთან და ა.შ. ადმინისტრაციული ფორმლობების სისრულეში მოყვანის მონიტორინგს.
 - დროს, რომლის განმავლობაშიც მას არ შეუძლია თავისუფლად მოქმედება და უნდა იმყოფებოდეს სამუშაო ადგილზე, ჩვეულებრივი სამუშაოს ფარგლებში მორიგეობასთან დაკავშირებული კონკრეტული დავალებების სისრულეში მოსაყვანად საჭირო მზადყოფნაში, კერძოდ, დატვირთვის ან გადმოტვირთვის ლოდინის პერიოდში, როდესაც მათი სავარაუდო ხანგრძლივობა წინასწარ არ არის ცნობილი, ანუ გამომგზავრებამდე ან მხოლოდ შესაბამისი პერიოდის ფაქტიურ დაწყებამდე, ან სოციალურ პარტნიორებს შეთანხმებული შორის ზოგადი

პირობების შესაბამისად და/ან წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობით განსაზღვრული პირობებით;

- 2) თვითდასაქმებული მძღოლების შემთხვევაში, დროსთან დაკავშირებით გამოიყენება იგივე განმარტებები სამუშაოების დაწყებიდან დასრულებამდე, რომლის განმავლობაშიც თვითდასაქმებული მძღოლი იმყოფება მის სამუშაო ადგილზე, შემკვეთის განკარგულებაში და ასრულებს ნაკისრ ფუნქციებს ან საქმიანობას, რომელიც არ წარმოადგენს ჩვეულებრივ ადმინისტრაციულ სამუშაოს და არ არის პირდაპირ დაკავშირებული სპეციალურ საავტომობილო მიმოსვლასთან.

სამუშაო დრო არ ითვალისწინებს მე-5 მუხლში მითითებულ შესვენების პერიოდს და მე-6 მუხლით გათვალისწინებულ დასვენების დროს, და წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობებისა ან სოციალურ პარტნიორებს შორის გაფორმებული შეთანხმებების შეუზღუდავად, რომელთა თანახმადაც აღნიშნული პერიოდები უნდა ანაზღაურდეს ან შეიზღუდოს, წინამდებარე მუხლის (ბ) ქვეპუნქტში აღნიშნულ სამუშაო ადგილზე ყოფნის პერიოდებს.

(ბ) 'სამუშაო ადგილზე ყოფნის პერიოდი' ნიშნავს:

- პერიოდებს, გარდა შესვენების პერიოდისა და დასვენების დროისა, რომლის დროსაც ეკიპაჟის წევრების ყოფნა სამუშაო ადგილზე არ არის სავალდებულო, მაგრამ ისინი ყოველთვის ხელმისაწვდომნი უნდა იყვნენ, რათა უპასუხონ ზარებს საავტომობილო გადაზიდვების დასაწყებად ან სხვა სამუშაოების სისრულეში მოსაყვანად. კერძოდ, სამუშაო ადგილზე ყოფნის პერიოდი გულისხმობს პერიოდს, როდესაც ეკიპაჟის წევრი თან ახლავს სატრანსპორტო საშუალებას ბორანზე ან მატარებელში, აგრეთვე ლოდინის პერიოდებს საზღვრებზე ყოფნისა და სატრანსპორტო მიმოსვლის აკრძალვის დროს.

აღნიშნული პერიოდები და მათი მოსალოდნელი ხანგრძლივობა წინასწარ უნდა იყოს ცნობილი ეკიპაჟის წევრისთვის, ანუ გამგზავრებამდე ან მოცემული პერიოდის ფაქტიურ დაწყებამდე ან სოციალურ პარტნიორებს შორის ზოგად პირობებზე შეთანხმების და/ან წევრი სახელმწიფოების კანონმდებლობის შესაბამისად.

- გუნდურად მომუშავე ეკიპაჟის წევრების შემთხვევაში, მძღოლის გვერდით ან სამილე ადგილზე გატარებულ დროს, სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პერიოდში;

(გ) 'სამუშაო სადგური' ნიშნავს:

- ავტოსატრანსპორტო საწარმოს ძირითად ადგილ-მდებარეობას, სადაც საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირი ახორციელებს საკუთარ მოვალეობებს, საწარმოს სხვადასხვა ფილიალებთან ერთად, მიუხედავად იმისა, არიან თუ არა ისინი განთავსებულნი ერთსა და იმავე ადგილზე ან საწარმოს ძირითად მისამართზე,
- სატრანსპორტო საშუალებას, რომლებსაც იყენებს საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირი საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად, და

- ნებისმიერ სხვა ადგილს, სადაც ხდება გადაზიდვებთან დაკავშირებული საქმიანობის განხორციელება;
 - (დ) 'ეკიპაჟის წევრი' ნიშნავს ნებისმიერ მუშაკს ეკიპაჟის შემადგენლობიდან, მათ შორის სტაჟიორებსა და პრაქტიკანტებს, რომლებიც ახორციელებენ სატრანსპორტო სერვისს მგზავრების გადაყვანასთან ან ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებით, იქნება ეს დაქირავებითა თუ ანაზღაურებით ან საკუთარი ხარჯით;
 - (ე) 'თვითდასაქმებული მძღოლი' ნიშნავს ნებისმიერ მუშაკს, რომლის ძირითად საქმიანობასაც წარმოადგენს მგზავრების გადაყვანა და ტვირთის გადაზიდვა დაქირავებით ან ანაზღაურების სანაცვლოდ, ევროპული გაერთიანების კანონმდებლობის ფარგლებში, ევროპული გაერთიანების ლიცენზიების ან ზემოაღნიშნული გადაზიდვების განსახორციელებლად საჭირო ნებისმიერი სხვა პროფესიული ნებართვის საფუძველზე, რომელსაც უფლება აქვს იმუშაოს დამოუკიდებლად და არ აქვს გაფორმებული დამსაქმებელთან შრომითი ხელშეკრულება ან არ იმყოფება ნებისმიერი სხვა სახის იერარქიულ შრომით ურთიერთობაში, არ ახდენს ისეთი საქმიანობის ორგანიზებას, რომლის შემოსავალი პირდაპირ დამოკიდებულია მოგებაზე და რომელსაც პირდაპირ ან სხვა თვითდასაქმებულ მძღოლებთან თანამშრომლობით გააჩნია კომერციული ურთიერთობა რამდენიმე შემკვეთთან.
- წინამდებარე დირექტივის ფარგლებში, მძღოლების, რომლებიც ვერ აკმაყოფილებენ ზემოაღნიშნულ კრიტერიუმებს, ექვემდებარებიან ერთსა და იმავე ვალდებულებებს და ღებულობენ იგივე სარგებელს იმავე უფლებებით, როგორც ეს გათვალისწინებულია ეკიპაჟის წევრების მიმართ მოცემული დირექტივის თანახმად.
- (ვ) 'საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირები' ნიშნავს ეკიპაჟის ნებისმიერ წევრს ან თვითდასაქმებულ მძღოლს, რომელიც ახორციელებს აღნიშნულ საქმიანობას;
 - (ზ) 'კვირა' ნიშნავს დროის პერიოდს ორშაბათის 00:00 საათიდან კვირა დღის 24:00 საათამდე;
 - (თ) 'ღამის დრო' ნიშნავს მინიმუმ ოთხსაათიან პერიოდს 00:00 საათიდან 07:00 საათამდე, როგორც ეს განსაზღვრულია ეროვნულ კანონმდებლობაში.
 - (ი) 'ღამის სამუშაო' ნიშნავს ნებისმიერ სამუშაოს, რომელიც სრულდება ღამით.

მუხლი 4

მაქსიმალური სამუშაო დრო კვირაში

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ შესაბამის ზომებს, რათა უზრუნველსაყონ, რომ:

- (ა) ყოველკვირეული სამუშაო დროის საშუალო ხანგრძლივობა არ აღემატებოდეს 48 საათს. ყოველკვირეული სამუშაო დროის მაქსიმალური ხანგრძლივობა შესაძლებელია

გაგრძელდეს 60 საათამდე მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ოთხი თვის განმავლობაში 48 საათიანი კვირის საშუალო ხანგრძლივობა არ იყო დარღვეული. (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-6 მუხლის პირველი პუნქტის მეოთხე ქვეპუნქტს და, აუცილებლობის შემთხვევაში, AETR შეთანხმების მე-6 მუხლის პირველი პუნქტის მეხუთე ქვეპუნქტს ენიჭება უპირატესობა წინამდებარე დირექტივის დებულებებთან შედარებით, თუ მძღოლის მიერ ოთხი თვის განმავლობაში არ იყო დარღვეული კვირაში 48 საათიანი სამუშაო დროის საშუალო ხანგრძლივობა.

- (ბ) სამუშაო დრო სხვადასხვა დამსაქმებლების შემთხვევაში წარმოადგენს სამუშაო საათების ჯამს. დამსაქმებელმა უნდა მიმართოს წერილობით შესაბამის ეკიპაჟის წევრებს წარმოადგინონ სხვა დამსაქმებელთან ნამუშევარი დროის შესახებ ანგარიში. ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია წარმოადგინოს აღნიშნული ინფორმაცია წერილობითი ფორმით.

მუხლი 5

შესვენებები

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ შესაბამის ზომებს, რათა უზრუნველყონ, რომ (EEC) №3820/85 რეგლამენტით ან AETR-ის შეთანხმებით გათვალისწინებული დაცვის დონის დარღვევის გარეშე და მე-2 მუხლის პირველი პუნქტის დაურღვევლად, საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელმა პირებმა არავითარ შემთხვევაში არ იმუშაონ შესვენების გარეშე ექვს საათზე მეტხანს. სამუშაო დროის განმავლობაში გათვალისწინებული უნდა იქნას მინიმუმ 30 წუთიანი შესვენება, თუ სამუშაო საათები შეადგენს ექვსიდან ცხრა საათს, და მინიმუმ 45 წუთიანი შესვენება, თუ სამუშაო საათები შეადგენს ცხრა საათზე მეტს.
2. შესვენებები შესაძლებელია დაიყოს მინიმუმ 15 წუთიან პერიოდებად.

მუხლი 6

დასვენების პერიოდები

წინამდებარე დირექტივის მიზნებიდან გამომდინარე, სტაჟიორებსა და პრაქტიკანტებზე ვრცელდება იგივე დებულებები დასვენების პერიოდებთან დაკავშირებით, რაც სხვა ეკიპაჟის წევრებზე, (EEC) №3820/85 რეგლამენტის შესაბამისად, ან აღნიშნულის შეუსრულებლობის შემთხვევაში, AETR-ის შეთანხმების შესაბამისად.

მუხლი 7

დამით მუშაობა

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ შესაბამის ზომებს, რათა:

- ღამით მუშაობის შემთხვევაში სამუშაო დღის ხანგრძლივობა 24 საათის განმავლობაში არ აღემატებოდეს ათ საათს;
 - ღამით მუშაობის ანაზღაურება განხორციელდეს ეროვნული ნორმატიული აქტების, კოლექტიური ხელშეკრულებების, დამსაქმებელსა და მუშაკებს შორის გაფორმებული შეთანხმებების და/ან ეროვნული პრაქტიკის შესაბამისად იმ პირობით, რომ ასეთი ანაზღაურება საფრთხეს არ შეუქმნის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას.
2. 2007 წლის 23 მარტამდე, კომისია, მის მიერ მე-13 მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად შედგენილი ანგარიშის ფარგლებში, შეაფასებს ზემოაღნიშნულ პირველ პუნქტში მითითებული დებულებების შედეგებს. აუცილებლობის შემთხვევაში, კომისია ანგარიშთან ერთად წარმოადგენს შესაბამის წინადადებებს.
 3. კომისია წარმოადგენს წინადადებას იმ დირექტივასთან დაკავშირებით, რომელიც შეიცავს სათანადო დებულებებს მძღოლების პროფესიულ სწავლებასთან, მათ შორის ღამის ცვლაში მომუშავე მძღოლების სწავლებასთან დაკავშირებით, და განსაზღვრავს ასეთი სწავლების ზოგად პრინციპებს.

მუხლი 8

გაუქმება

1. ობიექტური ან ტექნიკური მიზეზებით ან სამუშაოს ორგანიზებასთან დაკავშირებული მიზეზებით, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ დაუშვან მე-4 და მე-7 მუხლების ნაწილობრივი გაუქმება, კოლექტიური ხელშეკრულებების, სოციალური პარტნიორებს შორის გაფორმებული შეთანხმებების საფუძველზე, ან, აღნიშნულის შეუძლებლობის შემთხვევაში, კანონების, რეგულაციების ან ადმინისტრაციული ნორმების საფუძველზე იმ პირობით, თუ დამსაქმებლისა და მუშაკების წარმომადგენლებს შორის გაიმართება კონსულტაციები და მოხდება შესაბამისი ზომების მიღება სოციალური დიალოგის ყოველგვარი სათანადო ფორმის განვითარების კუთხით.
2. მე-4 მუხლის გაუქმება არ იწვევს ორმოცდარვა საათიანი ყოველკვირეული სამუშაო დროის საშუალო ხანგრძლივობის გამოსათვლელად ექვს თვეზე მეტი საანგარიშო პერიოდის განსაზღვრას.

მუხლი 9

ინფორმაცია და ჩანაწერები

წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა უზრუნველყონ:

- (ა) ეკიპაჟის წევრების ინფორმირება შესაბამისი ეროვნული მოთხოვნების, სატრანსპორტო საწარმოს შიდა დებულებების და დამსაქმებელსა და მუშაკებს შორის გაფორმებული ხელშეკრულებების შესახებ, კერძოდ კოლექტიური ხელშეკრულებებისა და ნებისმიერ

კომპანიასთან გაფორმებული ხელშეკრულებების შესახებ, წინამდებარე დირექტივის შესაბამისად, შრომითი ხელშეკრულებების ან შრომითი ურთიერთობების მიმართ გამოყენებული პირობების შესახებ დამსაქმებლის მიერ მუშაკების ინფორმირების ვალდებულებასთან დაკავშირებით საბჭოს 1991 წლის 14 ოქტომბრის 91/533/EEC დირექტივის¹ დარღვევის გარეშე.

(ბ) მე-2 მუხლის პირველი პუნქტის დარღვევის გარეშე, უნდა აღირიცხოს საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირების სამუშაო დრო. ჩანაწერები ინახება შესაბამისი პერიოდის დასრულებიდან მინიმუმ ორი წლის განმავლობაში. დამსაქმებლები ვალდებული არიან აღრიცხონ ეკიპაჟის წევრების სამუშაო დრო. მოთხოვნის შემთხვევაში დამსაქმებლებმა უნდა წარმოადგინონ ეკიპაჟის წევრების მიერ ნამუშევარი საათების შესახებ ჩანაწერების ასლი.

მუხლი 10

უფრო ხელსაყრელი პირობები

წინამდებარე დირექტივა არ აისახება უარყოფითად წვერი სახელმწიფოების უფლებაზე, წარმოადგინოს ის კანონები, რეგულაციები ან ადმინისტრაციული ნორმები, რომლებიც უფრო ხელსაყრელი იქნება საავტომობილო გადაზიდვების მწარმოებელი პირების ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოებისთვის, ან მათ უფლებაზე კოლექტიური ხელშეკრულებების ან დამსაქმებელსა და მუშაკებს შორის გაფორმებული შეთანხმებების გამოყენების ხელშეწყობასა თუ ნებართვასთან დაკავშირებით, რომლებიც უფრო ხელსაყრელი იქნება ეკიპაჟის წევრების ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოებისთვის. აღნიშნული დირექტივის სისრულეში მოყვანა არ წარმოადგენს საკმარის საფუძველს მე-2 მუხლის პირველ პუნქტით გათვალისწინებული მუშაკების დაცვის ზოგადი დონის შესამცირებლად.

მუხლი 11

სანქციები

წვერი სახელმწიფოები განსაზღვრავენ სანქციების სისტემას წინამდებარე დირექტივის შესაბამისად მიღებული ეროვნული დებულებების დარღვევისთვის და მიმართავენ ყოველგვარ აუცილებელ ზომას აღნიშნული სანქციების გამოყენებასთან დაკავშირებით. ამგვარი საჯარიმო სანქციები უნდა ატარებდეს ეფექტურ, პროპორციულ და პრევენციულ ხასიათს.

მუხლი 12

მოლაპარაკებები მესამე ქვეყნებთან

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 288, 18.10.1991, გვ. 32.

წინამდებარე დირექტივის კანონიერ ძალაში შესვლისთანავე, ევროპული გაერთიანება დაიწყებს მოლაპარაკებებს შესაბამის მესამე ქვეყნებთან, რათა მესამე ქვეყნებში დაფუძნებულ სატრანსპორტო საწარმოში დასაქმებული მუშაკების მიმართ გამოყენებულ იქნას წინამდებარე დირექტივით გათვალისწინებული დებულებების ეკვივალენტური დებულებები.

მუხლი 13

ანგარიშები

1. ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ წევრი სახელმწიფოები უგზავნიან კომისიას ანგარიშს წინამდებარე დირექტივის სისრულეში მოყვანის შესახებ დამსაქმებლებისა და მუშაკების მოსაზრებების მითითებით. აღნიშნული ანგარიში უნდა მიეწოდოს კომისიას არაუგვიანეს შესაბამისი ორწლიანი პერიოდის მომდევნო წლის 30 სექტემბრამდე. ორწლიან პერიოდს გააჩნია (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-16 მუხლის მე-2 პუნქტში მითითებული იგივე მნიშვნელობა.
2. ყოველ ორ წელიწადში ერთხელ კომისიამ უნდა წარმოადგინოს ანგარიში წევრ სახელმწიფოებში წინამდებარე დირექტივის გამოყენების შესახებ და მოცემულ სფეროს არსებული წინსვლის შესახებ. კომისიამ უნდა გაუგზავნოს აღნიშნული ანგარიში ევროპარლამენტს, საბჭოს, ეკონომიკურ და სოციალურ კომიტეტსა და რეგიონალურ კომიტეტებს.

თავი 14

დასკვნითი დებულებები

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიიღონ შესაბამისი კანონები, რეგულაციები და ადმინისტრაციული ნორმები წინამდებარე დირექტივის სისრულეში მოსაყვანად 2005 წლის 23 მარტისთვის ან აღნიშნული თარიღისთვის უნდა უზრუნველყონ სათანადო დებულებების მიღება დამსაქმებელსა და მუშაკს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების თანახმად, გარდა ამისა წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიმართონ აუცილებელ ზომებს, რათა ნებისმიერ დროს წარმოადგინონ წინამდებარე დირექტივაში მითითებული ამოცანების მიღწევის გარანტიები.

წევრი სახელმწიფოების მიერ პირველ პუნქტში გათვალისწინებული ღონისძიებების განხორციელების შემთხვევაში, ისინი უნდა ითვალისწინებდეს მითითებას წინამდებარე დირექტივაზე ან თან უნდა ახლდეს აღნიშნული მითითება მათი ოფიციალური გამოქვეყნების შემთხვევაში. აღნიშნული მითითებების შესრულების მეთოდებს განსაზღვრავენ წევრი სახელმწიფოები.

2. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა წარუდგინონ კომისიას ეროვნული კანონით გათვალისწინებული ძირითადი დებულებების ტექსტი, რომლებიც მათ უკვე დაამტკიცეს ან დაამტკიცებენ წინამდებარე დირექტივის მოქმედების სფეროში.

3. წვერი სახელმწიფოები უზრუნველყოფენ ტვირთგამგზავნების, ექსპედიტორების, გენერალური კონტრაქტორების, ქვეკონტრაქტორების და ეკიპაჟის წევრების დამქირავებელი საწარმოების შესაბამისობას მოცემული დირექტივის შესაბამის დებულებებთან.

მუხლი 15

კანონიერ ძალაში შესვლა

წინამდებარე დირექტივა კანონიერ ძალაში შედის *ევროკავშირის ოფიციალურ ჟურნალში* მისი გამოქვეყნების დღიდან.

მუხლი 16

ადრესატები

დირექტივა ძალაშია წვერი სახელმწიფოების მიმართ.

შედგენილია ბრიუსელში, 2002 წლის 11 მარტს.

ევროპარლამენტის სახელით

პრეზიდენტი

პ. კოქსი

საბჭოს სახელით

პრეზიდენტი

ჟ. პიკე ი კამპსი