

32000L0034

L 195/41

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

1.8.2000

**DYREKTYWA 2000/34/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
z dnia 22 czerwca 2000 r.**

**zmieniająca dyrektywę Rady 93/104/WE dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy, w celu
objęcia sektorów i działalności wyłączeniem z tej dyrektywy**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 137 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

działając zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 Traktatu ⁽³⁾, w świetle wspólnego tekstu przyjętego przez komitet pojedynczy w dniu 3 kwietnia 2000 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 137 Traktatu stanowi, że Wspólnota ma wspierać i uzupełniać działania Państw Członkowskich mające na celu taką poprawę środowiska pracy, aby chronione było zdrowie i bezpieczeństwo pracowników. Dyrektywy przyjęte na podstawie tego artykułu mają za zadanie zapobieganie powstawaniu administracyjnych, finansowych i prawnych ograniczeń, które mogłyby powstrzymywać tworzenie i rozwój małych i średnich przedsiębiorstw.
- (2) Dyrektywa Rady nr 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy ⁽⁴⁾ określa minimalne wymagania zdrowotne i bezpieczeństwa przy organizacji czasu pracy, w odniesieniu do okresów dziennych przerw w pracy, tygodniowych przerw w pracy, maksymalnego tygodniowego czasu pracy, urlopu wypoczynkowego, pracy w nocy oraz pracy w ruchu ciągłym. Ta dyrektywa powinna być zmieniona z następujących względów.
- (3) Transport drogowy, powietrzny, morski i kolejowy, drogi śródlądowe, rybołówstwo morskie, inne prace na morzu i praca lekarzy odbywających praktykę są wyłączone z zakresu dyrektywy Rady nr 93/104/WE.
- (4) Komisja, w swojej propozycji z dnia 20 września 1990 r. nie wyłączyła jakichkolwiek sektorów i rodzajów działalności z dyrektywy 93/104/WE, również Parlament Europejski w swojej Opinii z dnia 20 lutego 1991 r. nie zaakceptował takich wyłączeń.

- (5) Zdrowie i bezpieczeństwo pracowników powinno być pod ochroną w miejscu pracy nie dlatego, że pracują w danym sektorze lub wykonują daną pracę, ale dlatego, że są oni pracownikami.
- (6) W odniesieniu do sektorowych przepisów prawnych dotyczących personelu pracującego w trasie, konieczne jest całościowe i równoległe podejście w zapewnieniu bezpieczeństwa transportu, a także zdrowia i bezpieczeństwa tych pracowników.
- (7) Należy wziąć pod uwagę specyficzny charakter pracy na morzu i lekarzy odbywających praktykę.
- (8) Należy również zagwarantować ochronę zdrowia i bezpieczeństwo pracowników pracujących w trasie w wyłączonych sektorach i działalnościach.
- (9) Istniejące przepisy dotyczące urlopu wypoczynkowego i oceny stanu zdrowia przy pracy w nocy i pracy zmianowej powinny objąć pracowników pracujących w trasie w wyłączonych sektorach i działalnościach.
- (10) Istniejące przepisy dotyczące czasu pracy i przerw w pracy powinny być przyjęte w stosunku do pracowników pracujących w trasie w wyłączonych sektorach i działalnościach.
- (11) Wszyscy pracownicy powinni mieć zapewnione odpowiednie okresy przerw w pracy. Pojęcie „przerwa w pracy” powinno być wyrażone w jednostkach czasu, tj. w dniach, godzinach i/lub ich częściach.
- (12) Umowa Europejska dotycząca czasu pracy marynarzy została wprowadzona w życie w drodze dyrektywy Rady ⁽⁵⁾, na podstawie propozycji Komisji i zgodnie z art. 139 ust. 2 Traktatu. Zgodnie z powyższym, przepisy niniejszej dyrektywy nie powinny odnosić się do marynarzy.
- (13) W przypadku tych „rybaków sezonowych”, którzy są zatrudnieni, Państwa Członkowskie decydują, zgodnie z art. 7 dyrektywy Rady 93/104/WE, o warunkach uprawnienia do urlopu wypoczynkowego i jego przyznaniu, łącznie z zasadami wynagradzania.
- (14) Szczegółowe normy ustanowione w innych instrumentach Wspólnoty odnoszących się, na przykład, do okresów przerw w pracy, czasu pracy, urlopu wypoczynkowego i pracy w nocy dla danych kategorii pracowników powinny mieć pierwszeństwo przed przepisami dyrektywy Rady 93/104/WE zmienionymi niniejszą dyrektywą.

⁽¹⁾ Dz.U. C 43 z 17.2.1999, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 138 z 18. 5.1999, str. 33.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 kwietnia 1999 r. (Dz.U. C 219 z 30.7.1999, str. 231), Wspólne Stanowisko Rady z dnia 12 lipca 1999 r. (Dz.U. C 249 z 1.9.1999, str. 17) i Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 16 listopada 1999 r. (jeszcze nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 17 maja 2000 r. i Decyzja Rady z dnia 18 maja 2000 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 307 z 13.12.1993, str. 18.

⁽⁵⁾ Dyrektywa Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotycząca Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy zawarta pomiędzy Związkiem Armatorów Morskich Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federacją Związków Pracowników Transportowych w Unii Europejskiej (FST) (Dz.U. L 167 z 2.7.1999, str. 33).

- (15) W świetle orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich należy skreślić przepisy odnoszące się do odpoczynku w niedzielę.
- (16) W orzeczeniu w sprawie C-84/94 Zjednoczone Królestwo przeciw Radzie⁽¹⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że dyrektywa Rady 93/104/WE jest zgodna z zasadami subsydiarności i proporcjonalności zawartymi w art. 5 Traktatu. Nie ma powodu zakładać, że orzeczenie to nie ma zastosowania do porównywalnych zasad dotyczących szeregu aspektów organizacji czasu pracy w wyłączonych sektorach i działalnościach,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

W dyrektywie 93/104/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) Artykuł 1 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Niniejszą dyrektywę stosuje się do wszystkich sektorów działalności, zarówno publicznych jak i prywatnych, w rozumieniu art. 2 dyrektywy 89/391/EWG, bez uszczerbku dla postanowień art. 14 i 17 niniejszej dyrektywy.

Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 8 niniejszej dyrektywy, nie ma ona zastosowania do marynarzy, zgodnie z definicją w dyrektywie Rady 1999/63/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. dotyczącej Umowy w sprawie organizacji czasu pracy marynarzy, zawartej pomiędzy Związkiem Armatorów Morskich Wspólnoty Europejskiej (ECSA) i Federacją Związków Zawodowych Pracowników Transportu Unii Europejskiej (FST). (*)

(*) Dz.U. L 167 z 2.7.1999, str. 33.”

- 2) W art. 2 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. »pracownik pracujący w trasie« oznacza jakiegokolwiek pracownika zatrudnionego jako członka personelu podróżującego lub latającego przez przedsiębiorstwo, które prowadzi przewozy osób lub rzeczy w transporcie drogowym, powietrznym lub drogami śródlądowymi.

8. »praca na pełnym morzu« oznacza prace wykonywane głównie na lub z instalacji na pełnym morzu (łącznie z platformami wiertniczymi), bezpośrednio lub pośrednio w powiązaniu z poszukiwaniem, wydobywaniem i eksploatacją pokładów mineralnych, łącznie z węglowodorami, jak również nurkowanie związane z taką działalnością, dokonywane z instalacji na pełnym morzu lub ze statku.

9. »odpowiedni odpoczynek« oznacza że pracownicy mają zapewnione regularne okresy odpoczynku, których długość wyrażona jest w jednostkach czasu i które są wystarczająco długie i nieprzerwane aby zapewnić, że w rezultacie zmęczenia lub innych nieregularnych modeli pracy, pracownicy nie spowodują wypadku skutkującego obrażeniami ciała u siebie, współpracowników lub innych oraz że nie doznają uszczerbku na zdrowiu, zarówno w krótkim jak i w długim okresie”;

- 3) W art. 5 uchyla się następujący akapit:

„Minimalny czas przerwy w pracy określony w akapicie pierwszym, powinien w zasadzie obejmować niedzielę.”

- 4) Artykuł 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

Bardziej szczegółowe przepisy wspólnotowe

Przepisy niniejszej dyrektywy nie mają zastosowania, jeżeli inne instrumenty Wspólnoty zawierają bardziej szczegółowe wymagania odnoszące się do organizacji czasu pracy dla poszczególnych zawodów lub działalności zawodowych.”

5. Artykuł 17 ust. 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. z art. 3, 4, 5, 8 i 16:

- a) w przypadku działalności, gdy miejsce pracy pracownika i jego miejsce zamieszkania są od siebie znacznie oddalone, łącznie z pracą na pełnym morzu, lub jeżeli różne miejsca pracy pracownika są od siebie oddalone;
- b) w przypadku służby wartowniczej i ochronnej wymagającej stałej obecności charakteryzującej się potrzebą sprawowania ochrony mienia i osób, a w szczególności w odniesieniu do strażników, dozorców lub firm ochroniarskich;
- c) w przypadku czynności charakteryzujących się tym, że ciągłość usługi lub produkcji musi być zagwarantowana, w szczególności w przypadkach:
 - i) usług związanych z przyjęciem, leczeniem i/lub służbą opieki zdrowotnej zapewnianą przez szpitale lub podobne zakłady, łącznie z działalnością lekarzy odbywających praktykę, domów opieki, jak również w więzieniach;
 - ii) pracowników nabrzeży okrętowych i lotnisk;
 - iii) prasy, radia, telewizji lub produkcji kinematograficznej, usług pocztowych i telekomunikacyjnych, pogotowia, służb pożarnictwa i służb obrony cywilnej;
 - iv) produkcji i przesyłania oraz dystrybucji gazu, wody i elektryczności, wywozu śmieci i obsługi urzędzeń do spalania śmieci;
 - v) gałęzi produkcji, w których proces pracy nie może być przerwany z powodów technicznych;
 - vi) działalności naukowej i w zakresie rozwoju;
 - vii) rolnictwa;
 - viii) pracowników związanych z przewozem osób w środkach regularnego transportu miejskiego;
- d) tam, gdzie istnieje przewidywalny wzrost działalności, szczególnie w:
 - i) rolnictwie;
 - ii) turystyce;
 - iii) usługach pocztowych;

(1) Zb. Orz. 1996, str. I-5755.

- e) w przypadku osób pracujących w transporcie kolejowym:
- i) których praca nie może zostać przerwana;
 - ii) którzy godziny pracy spędzają na pokładzie pociągu; lub
 - iii) których praca jest powiązana z rozkładem jazdy i zapewnieniem nieprzerwanych i regularnych przewozów.”.

6) W art. 17 ust. 2 dodaje się następującą treść:

„2.4 z art. 6 i 16 ust. 2 w przypadku lekarzy odbywających staż:

- a) w odniesieniu do art. 6 na okres przejściowy pięciu lat począwszy od dnia 1 sierpnia 2004 r.
 - i) Państwa Członkowskie mają dodatkowo do dwóch lat, jeżeli to konieczne, na wzięcie pod uwagę trudności w pogodzeniu postanowień dotyczących czasu pracy ze swoimi zadaniami w zakresie organizacji i zapewnienia usług zdrowotnych i opieki medycznej. Na co najmniej sześć miesięcy przed zakończeniem okresu przejściowego, zainteresowane Państwa Członkowskie informują Komisję, przedstawiając swoje uzasadnienie, tak, żeby po odpowiednich konsultacjach Komisja mogła wydać opinię w okresie trzech miesięcy po otrzymaniu tych informacji. Jeżeli Państwo Członkowskie nie zgadza się z opinią Komisji, uzasadnia ono swoją decyzję. Zawiadomienie i uzasadnienie Państwa Członkowskiego i opinia Komisji zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich i przedstawione Parlamentowi Europejskiemu;
 - ii) Państwa Członkowskie mają dodatkowo okres do jednego roku, jeżeli to konieczne, na wzięcie pod uwagę szczególnych trudności w realizacji wyżej wymienionych zadań. Będą one postępować zgodnie z procedurą przedstawioną w i).

W kontekście okresu przejściowego:

- iii) Państwa Członkowskie zapewniają, że w żadnym wypadku liczba godzin pracy w tygodniu nie przekroczy średnio 58 w ciągu pierwszych trzech lat okresu przejściowego, średnio 56 w następnym dwóch latach i 52 w pozostałym okresie;
- iv) pracodawca odpowiednio wcześniej dokona konsultacji z przedstawicielami pracowników tak, aby osiągnąć porozumienie, jeżeli to możliwe, dotyczące uzgodnień przyjętych na czas

okresu przejściowego. W granicach wskazanych w iii) takie porozumienie może zawierać:

- średnią liczbę tygodniowych godzin pracy w okresie przejściowym, i
- środki podjęte w celu zmniejszenia tygodniowych godzin pracy do poziomu średnio 48 godzin pod koniec okresu przejściowego;

b) w odniesieniu do art. 16 ust. 2, pod warunkiem, że okres odniesienia nie przekracza 12 miesięcy, w pierwszej części okresu przejściowego określonego w ust. a), iii) i w sześć miesięcy po jego zakończeniu.”.

7) Dodaje się art. 17a i 17b w brzmieniu:

„Artykuł 17a

Pracownicy pracujący w trasie i praca na pełnym morzu

1. Artykuł 3, 4, 5 i 8 nie mają zastosowania do pracowników pracujących w trasie.

2. Jednakże Państwa Członkowskie podejmują odpowiednie kroki w celu zapewnienia, że taki personel pracujący w trasie jest uprawniony do odpowiedniego odpoczynku, z wyjątkiem okoliczności wymienionych w art. 17 ust. 2.2.

3. Z zastrzeżeniem zgodności z zasadami ogólnymi odnoszącymi się do bezpieczeństwa i zdrowia pracowników i pod warunkiem, że dokonano konsultacji pomiędzy zainteresowanymi przedstawicielami pracodawcy i pracowników i dołożono starań, aby wykorzystać wszystkie odpowiednie formy dialogu społecznego, łącznie z negocjacjami, jeżeli strony tak postanowią, Państwa Członkowskie mogą, z powodów obiektywnych lub technicznych lub też z powodów dotyczących organizacji pracy, wydłużyć okres odniesienia wskazany w art. 16 ust. 2 do dwunastu miesięcy w odniesieniu do pracowników wykonujących głównie prace na pełnym morzu.

4. Dnia 1 sierpnia 2005 r. Komisja, po konsultacji z Państwami Członkowskimi oraz przedstawicielami pracodawców i pracowników na poziomie europejskim, dokonuje przeglądu realizacji postanowień w odniesieniu do pracujących na pełnym morzu z punktu widzenia zdrowia i bezpieczeństwa, w celu przedstawienia, jeżeli jest to konieczne, stosownych modyfikacji.

Artykuł 17b

Pracujący na pokładzie morskich statków rybackich

1. Artykuł 3, 4, 5, 6 i 8 nie mają zastosowania do pracowników na pokładzie morskich statków rybackich pływających pod banderą Państwa Członkowskiego.

2. Jednakże Państwa Członkowskie podejmują odpowiednie kroki w celu zapewnienia, że jakkolwiek pracownik na pokładzie morskiego statku rybackiego pływającego pod banderą Państwa Członkowskiego ma prawo do odpowiednich przerw w pracy i ograniczenia godzin pracy do średnio 48 w tygodniu obliczonych na podstawie okresu odniesienia nie przekraczającego 12 miesięcy.

3. W granicach wskazanych w ust. 2, 4 i 5 Państwa Członkowskie podejmują odpowiednie kroki, aby zapewnić, że w celu konieczności zapewnienia ochrony bezpieczeństwa i zdrowia takich pracowników:

- a) godziny pracy są ograniczone do poziomu maksymalnej liczby godzin, która nie może być przekroczona w danym okresie; lub
- b) w danym okresie zapewniona jest minimalna liczba godzin przerw w pracy.

Maksymalna liczba godzin pracy i minimalna liczba godzin przerw w pracy zostaną określone przez przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne lub układy zbiorowe lub umowy pomiędzy partnerami społecznymi.

4. Limity godzin pracy lub przerw w pracy są następujące:

- a) maksymalna liczba godzin pracy nie przekroczy:
 - i) 14 godzin w jakimkolwiek okresie dobowym; i
 - ii) 72 godziny w jakimkolwiek okresie siedmiodniowym;
 lub
- b) minimalna liczba godzin przerw w pracy nie będzie niższa niż:
 - i) 10 godzin w jakimkolwiek okresie dobowym; i
 - ii) 77 godzin w jakimkolwiek okresie siedmiodniowym.

5. Godziny przerw w pracy mogą być podzielone na nie więcej niż dwa okresy, z których jeden trwa, co najmniej sześć godzin, a odstęp pomiędzy następującymi po sobie okresami przerw w pracy nie może przekraczać 14 godzin.

6. Zgodnie z ogólnymi zasadami ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników oraz z przyczyn obiektywnych lub technicznych dotyczących organizacji pracy, Państwa Członkowskie mogą zezwolić na wyjątki, łącznie z ustanowieniem okresów odniesienia, od poziomów określonych w ust. 2, 4 i 5. Takie wyjątki, w stopniu, w jakim jest to możliwe, będą zgodne z obowiązującymi standardami, ale mogą wziąć pod uwagę częstsze lub dłuższe okresy przerw w pracy lub przyznanie urlopu wyrównawczego dla pracowników. Wyjątki mogą być określone w drodze:

- i) przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych pod warunkiem, że przeprowadzono konsultacje, tam gdzie to możliwe, z przedstawicielami zainteresowanych pracodawców i pracowników i dołożono starań, aby wykorzystać wszelkie formy dialogu społecznego; lub
- ii) układów zbiorowych lub umów pomiędzy partnerami społecznymi z danego sektora.

7. Kapitan morskiego statku rybackiego ma prawo wymagać, aby pracownicy na pokładzie pracowali tyle godzin, ile jest

konieczne do zapewnienia natychmiastowego bezpieczeństwa statku, osób na pokładzie lub ładunku, lub dla celów udzielenia pomocy innym statkom lub osobom, którym grozi na morzu niebezpieczeństwo.

8. Państwa Członkowskie mogą zastrzec, że w przypadku morskich statków rybackich, co do których ich prawo krajowe lub praktyka określają, że te statki nie mogą pracować w określonym czasie roku kalendarzowego dłuższego niż jeden miesiąc, ich pracownicy wykorzystują urlopy wypoczynkowe zgodnie z art. 7 w wyżej wymienionym okresie.”

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne konieczne do uzyskania zgodności z niniejszą dyrektywą nie później niż dnia 1 sierpnia 2003 r., lub zapewnią, że najpóźniej do tego dnia partnerzy społeczni w danym sektorze wprowadzą odpowiednie środki na mocy umowy, a Państwa Członkowskie są zobowiązane do podjęcia wszelkich możliwych kroków, aby umożliwić im w jakimkolwiek czasie możliwość osiągnięcia efektów, wynikających z niniejszej dyrektywy. W odniesieniu do lekarzy odbywających praktykę datą tą będzie dzień 1 sierpnia 2004 r. Bezzwłocznie informują one Komisję o powyższym.

2. W przypadku przyjęcia przez Państwa Członkowskie środków, o których mowa w ust. 1, zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

3. Bez uszczerbku dla prawa Państw Członkowskich do rozwijania, w świetle zmieniających się okoliczności, różnych przepisów ustawowych, wykonawczych i umownych w dziedzinie czasu pracy, pod warunkiem, że spełniane są minimalne wymagania przewidziane w niniejszej dyrektywie, wykonanie niniejszej dyrektywy nie stanowi skutecznego uzasadnienia dla obniżenia ogólnego poziomu ochrony przyznanego pracownikom.

4. Państwa Członkowskie przedstawiają Komisji teksty przepisów prawa krajowego przyjętych lub gotowych do przyjęcia w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Nie później niż w dniu 1 sierpnia 2009 r., Komisja, po konsultacji z Państwami Członkowskimi oraz przedstawicielami pracodawców i pracowników na szczeblu europejskim, dokonuje przeglądu wykonania przepisów dotyczących pracowników pracujących na pokładzie morskich statków rybackich, a w szczególności bada czy postanowienia te są właściwe w odniesieniu do zdrowia i bezpieczeństwa, proponując, jeżeli jest to konieczne, stosowne poprawki.

Artykuł 4

Nie później niż w dniu 1 sierpnia 2005 r., Komisja, po konsultacji z Państwami Członkowskimi oraz przedstawicielami pracodawców i pracowników na szczeblu europejskim, dokonuje przeglądu wykonania przepisów dotyczących pracowników zajmujących się przewozem osób w regularnej komunikacji miejskiej, mając na celu przedstawienie, jeżeli zachodzi taka konieczność, odpowiednich poprawek, aby zapewnić spójne i odpowiednie podejście w sektorze.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 6

Dyrektywa niniejsza skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 22 czerwca 2000 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

N. FONTAINE

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. SÓCRATES

Przewodniczący