

Оригінал від 15.07.2020

Переклад від 15.02.2022

Виконано ДП «ДержавтотрансНДІпроект»

РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2020/1054 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 15 липня 2020 року

про внесення змін до Регламенту (ЄС) № 561/2006 щодо мінімальних вимог до максимального щоденного та щотижневого часу водіння, мінімальних перерв та щоденних та щотижневих періодів відпочинку та Регламенту (ЄС) № 165/2014 в частині позиціонування (визначення місцезнаходження) за допомогою тахографів

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, а зокрема, його статтю 91 (1),

Беручи до уваги пропозицію Європейської Комісії,

Після передачі проекту законодавчого акту до національних парламентів,

Беручи до уваги висновок Європейської економічної Комісії ⁽¹⁾,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів ⁽²⁾,

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури ⁽³⁾,

Беручи до уваги:

(1) Належні умови праці для водіїв та справедливі умови ведення бізнесу для підприємств автомобільного транспорту мають першочергове значення для створення безпечного, ефективного та соціально відповідального сектору автомобільного транспорту з метою забезпечення недискримінаційних умов та залучення кваліфікованих працівників. Для полегшення цього процесу важливо, щоб соціальні правила Союзу на автомобільному транспорті були однозначними, пропорційними, придатними для їх легкого застосовування, з можливістю застосовувати їх ефективно та послідовно на всій території Союзу.

(2) Оцінивши результативність імплементації чинного набору соціальних правил Союзу на автомобільному транспорті, а зокрема Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради ⁽⁴⁾, були виявлені певні недоліки при впровадженні цієї законодавчої бази. Незрозумілі правила щодо щотижневого періоду відпочинку, місць відпочинку та перерв у роботі екіпажів, а також відсутність правил повернення водіїв додому призвели до розбіжностей у тлумаченні та застосуванні їх в державах-членах. Кілька держав-членів нещодавно прийняли односторонні заходи, що призвели до посилення правової невизначеності та нерівного ставлення до водіїв та операторів. Однак обмеження максимальних періодів водіння на день і на тиждень сприяють поліпшенню соціальних умов водіїв та безпеки

дорожнього руху в цілому. Необхідно прикласти зусилля для усунення причин, що не дають змоги забезпечити відповідність.

- (3) Для сприяння безпеці дорожнього руху важливо заохочувати транспортні підприємства до прийняття культури безпеки, якої слід дотримуватися на всіх рівнях. Зокрема, щоб уникнути порушень вимог до періодів водіння та відпочинку або загрози безпеці дорожнього руху, не слід дозволяти пов'язувати оплату праці водіїв зі скороченням часу доставки вантажів чи перевезення пасажирів до місця призначення.
- (4) Оцінювання *ex post* Регламенту (ЄС) № 561/2006 підтвердило, що непослідовне та неефективне виконання соціальних правил Союзу в основному пояснюється незрозумілими правилами, неефективним та несправедливим використанням засобів контролю та недостатнім адміністративним співробітництвом між державами-членами.
- (5) Для поліпшення ясності та послідовності слід визначити винятки зі сфери застосування Регламенту (ЄС) № 561/2006 щодо некомерційного використання транспортного засобу.
- (6) Чіткі, відповідні, пропорційні та рівномірно дотримані правила також мають вирішальне значення для досягнення цілей політики щодо поліпшення умов праці водіїв, зокрема забезпечення неспотвореної та добросовісної конкуренції між операторами та сприяння безпеці дорожнього руху для всіх учасників дорожнього руху.
- (7) Існуючі вимоги щодо перерв виявились непридатними та непрактичними для водіїв у складі екіпажу. Отже, доцільно адаптувати вимогу щодо реєстрації перерв до специфіки транспортних операцій, що виконуються водіями, які їдуть у складі екіпажу, не ставлячи під загрозу безпеку водія та безпеку дорожнього руху.
- (8) Водії, які займаються міжнародними перевезеннями вантажів на великі відстані, проводять довгі періоди поза домом. Сучасні вимоги щодо регулярного щотижневого відпочинку можуть безпідставно продовжувати ці періоди. Отже, бажано адаптувати положення про регулярні щотижневі періоди відпочинку таким чином, щоб водіям було легше виконувати міжнародні транспортні операції з дотриманням правил і діставатись до свого дому на регулярний щотижневий відпочинок, який повністю компенсує всі скорочені періоди відпочинку за попередні тижні. З огляду на різницю між пасажирським транспортом та перевезенням вантажів, ця можливість не повинна стосуватися водіїв, які займаються пасажирським транспортом.
- (9) Будь-яка гнучкість у плануванні періодів відпочинку водіїв повинна бути прозорою та передбачуваною для водія і жодним чином не повинна загрожувати безпеці дорожнього руху, збільшуючи рівень втоми водіїв, або погіршуючи умови праці. Отже, ця гнучкість не повинна змінювати поточний робочий час водія або максимальний двотижневий час водіння, а також повинна підпадати під більш жорсткі правила щодо компенсації за зменшену кількість відпочинку.
- (10) Для того, щоб усунути зловживання цією гнучкістю, важливо чітко визначити її сферу застосування, а також передбачити відповідні засоби контролю. Тому цей обсяг повинен поширюватись лише на тих водіїв, які проводять скорочений щотижневий відпочинок протягом базового періоду за межами держав, де розташовано підприємства та за межами країни, де проживає водій. Це можна перевірити, звернувшись до записів тахографів щодо

місць відпочинку, оскільки вони містять інформацію щодо місця початку та кінця періоду відпочинку та інформацію щодо окремих водіїв.

- (11) Для того, щоб гарантувати ефективне правозастосування, важливо, щоб компетентні органи, проводячи придорожні перевірки, мали змогу переконатися, що час водіння та періоди відпочинку належним чином дотримувались в день перевірки та протягом попередніх 56 днів.
- (12) Швидкий технологічний прогрес призводить до поступової автоматизації систем керування, які вимагають від водія менше або взагалі не вимагають прямого втручання. Для вирішення цих змін, можливо, потрібно буде пристосувати чинне законодавство, включно з правилами про час водіння та відпочинку, щоб гарантувати безпеку на дорогах та рівні умови, і поліпшити умови праці, одночасно дозволяючи Союзу впроваджувати нові інноваційні технології та практики. Тому Комісія повинна подати звіт з оцінкою використання систем автономного водіння в державах-членах, у тому числі, переваги технологій автономного водіння. Цей звіт повинен супроводжуватися, за необхідності, законодавчою пропозицією.
- (13) Для сприяння соціальному прогресу доцільно впровадити вимоги щодо місць, пристосованих для відпочинку, забезпечуючи водіям належні умови відпочинку. Якість проживання особливо важлива під час регулярних щотижневих періодів відпочинку, які водій повинен проводити поза кабіною транспортного засобу у відповідному приміщенні, за кошти транспортного підприємства як роботодавця. Для забезпечення належних умов праці та безпеки водіїв доцільно пояснити вимогу щодо забезпечення водіям якісного та доброзичливого до гендерних умов житла для їх регулярного щотижневого відпочинку, якщо вони знаходяться поза домом.
- (14) Також необхідно передбачити, щоб транспортні підприємства організовували роботу водіїв таким чином, щоб періоди поза домом не були надмірно довгими і щоб водії могли скористатися довгими періодами відпочинку, що компенсують зменшений щотижневий відпочинок. Процедура повернення повинна дозволити дістатися до місця розташування транспортного підприємства у державі-члені, або до місця проживання водія, а водії можуть вибирати, де провести час відпочинку. Для того, щоб продемонструвати, що транспортне підприємство виконує свої зобов'язання щодо організації регулярного повернення, транспортне підприємство повинне мати можливість використовувати записи тахографів, реєстри чергувань водіїв або іншу документацію.
- (15) Хоча регулярні щотижневі та триваліші періоди відпочинку не можна проводити в транспортному засобі або на автостоянці, а лише у відповідних приміщеннях, які можуть бути поруч із паркувальним майданчиком, надзвичайно важливо дати можливість водіям знайти безпечні та захищені місця паркування, де забезпечено належний рівень безпеки та відповідні умови. Комісія вже вивчала, як заохочувати розвиток високоякісних паркувальних послуг, включаючи необхідні мінімальні вимоги. Тому Комісія повинна розробити стандарти щодо безпечних місць для паркування. Ці стандарти повинні сприяти просуванню високоякісних паркувальних послуг. Стандарти можуть бути переглянуті з метою покращення доступу до альтернативних видів палива відповідно до політики розвитку цієї інфраструктури.
- (16) Безпечні та захищені місця для паркування повинні підлягати процедурам аудиту, щоб бути сертифікованими відповідно до стандартів Союзу. Ці процедури аудиту повинні також забезпечити, щоб місця паркування продовжували відповідати цим стандартам. Таким чином,

Комісії слід доручити підготувати процедуру сертифікації для розвитку безпечних паркувальних зон у Союзі.

- (17) В інтересах безпеки дорожнього руху та правоохоронних органів усі водії повинні бути в повній мірі обізнані з правилами щодо періодів їзди та відпочинку та з небезпечними наслідками від перевтоми. Легкодоступна інформація про наявні заклади відпочинку має важливе значення в цьому відношенні. Тому Комісія повинна надавати інформацію про безпечні та захищені місця для паркування через зручний веб-сайт. Цю інформацію слід постійно оновлювати.
- (18) З метою забезпечення постійної безпеки та захисту місць для паркування Комісії слід делегувати повноваження щодо прийняття актів відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу щодо встановлення стандартів рівня обслуговування в безпечних та захищених зонах паркування та процедури сертифікації надійності та безпеки паркувальних зон. Особливо важливо, щоб Комісія проводила відповідні консультації під час своєї підготовчої роботи, в тому числі на рівні експертів, і щоб ці консультації проводились відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про кращу законотворчість ^(5). Зокрема, для забезпечення рівної участі у підготовці делегованих актів Європейський Парламент та Рада отримують усі документи одночасно з експертами держав-членів, а їх експерти систематично мають доступ до засідань груп експертів Комісії, які займаються підготовкою делегованих актів.
- (19) Переглянуті керівні принципи TEN-T, встановлені Регламентом (ЄС) No 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради ^(6), передбачають розвиток паркувальних зон на автомагістралях приблизно кожні 100 км, щоб забезпечити комерційних учасників дорожнього руху місцем для паркування відповідного рівня безпеки та надійності. З метою прискорення та сприяння будівництву належної паркувальної інфраструктури важливо, щоб були надані достатні можливості для співфінансування з боку Союзу відповідно до чинних та майбутніх правових актів Союзу, що встановлюють умови для такої фінансової підтримки.
- (20) Багато автомобільних транспортних операцій у межах Союзу передбачають перевезення на частині шляху паромом чи залізницею. Тому для таких операцій слід передбачити чіткі відповідні положення щодо періодів відпочинку та перерв.
- (21) Водії іноді стикаються з непередбачуваними обставинами, через які неможливо дістатися до бажаного пункту призначення для щотижневого відпочинку, не порушуючи правил Союзу. Бажано полегшити водіям впоратися з цими обставинами та дозволити їм дістатися до пункту призначення на щотижневий період відпочинку. Такі виняткові обставини - це раптові обставини, яких неможливо уникнути, і яких не можна очікувати, коли несподівано стає неможливим застосувати положення цього Регламенту в повному обсязі протягом короткого періоду часу. Отже, на такі обставини не можна систематично посилалися, щоб уникнути дотримання цього Регламенту. Для забезпечення належного дотримання норм водій повинен задокументувати виняткові обставини, що спричинили відступ від правил.
- (22) Для зменшення та запобігання розбіжностям у практиці правозастосування та подальшого підвищення ефективності та результативності транскордонного правозастосування надзвичайно важливо встановити чіткі правила регулярного адміністративного співробітництва між державами-членами.

- (23) Держави - члени повинні вжити всіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб національні правила стосовно санкцій, що застосовуються до порушень Регламенту (ЄС) № 561/2006 та Регламенту (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради (⁷) будуть реалізовані в ефективний, пропорційний та переконливий спосіб. Важливо забезпечити легкий доступ професіоналів до інформації про покарання, які застосовуються в кожній державі-члені. Європейський орган з питань праці, заснований Регламентом (ЄС) 2019/1149 Європейського Парламенту та Ради (⁸), може полегшити цей доступ, зробивши інформацію доступною через єдиний загальносоюзний веб-сайт, який діє як єдиний портал для доступу до джерел інформації та послуг на рівні Союзу та на національному рівні на всіх офіційних мовах Союзу, встановлених Регламентом (ЄС) 2018 / 1724 Європейського Парламенту та Ради (⁹).
- (24) З метою забезпечення однакових умов для реалізації Регламенту (ЄС) № 561/2006 Комісію слід наділити виконавчими повноваженнями з метою роз'яснення будь-якого з положень цього Регламенту та встановлення загальних підходів до їх застосування та забезпечення. Ці повноваження слід здійснювати відповідно до Регламенту (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради (¹⁰).
- (25) З метою забезпечення однакових умов для реалізації Регламенту (ЄС) No 165/2014 Комісію слід наділити виконавчими повноваженнями з метою встановлення єдиних вимог щодо обов'язку реєструвати та зберігати дані, що стосуються будь-якого перетину кордону транспортним засобом та видів діяльності, та детальних положень, необхідних для однакового застосування вимог до даних та функцій, а також встановлення тахографів. Ці повноваження слід здійснювати відповідно до Регламенту (ЄС) No 182/2011.
- (26) Щоб підвищити економічну ефективність застосування соціальних правил, слід використовувати існуючі інтелектуальні системи тахографів (SMART), а смарт-тахографи повинні бути обов'язковими також для легких комерційних транспортних засобів, які мають регламентовану вагу та працюють на міжнародних перевезеннях за наймом та за винагороду. Отже, функціональні можливості тахографа слід вдосконалити, щоб забезпечити більш точне позиціонування.
- (27) Економічна ефективність застосування соціальних правил, швидкий розвиток нових інформаційних технологій в економіці Союзу та необхідність рівних умов для компаній на міжнародних автомобільних перевезеннях вимагають скорочення перехідного періоду для встановлення смарт-тахографів в зареєстрованих транспортних засобах. Смарт-тахографи сприятимуть спрощенню контролю та, таким чином, полегшать роботу національних органів влади.
- (28) Щоб водії, оператори та контролюючі органи якомога швидше скористались перевагами смарт-тахографів, включаючи їх автоматизовану реєстрацію перетину кордону, існуючі автопарки повинні бути оснащені такими пристроями протягом відповідного періоду після набрання чинності технічні вимог. Такий період забезпечить достатній час для підготовки.
- (29) У транспортних засобах, які не оснащені смарт-тахографами, перетин кордонів держав-членів слід реєструвати в тахографі на найближчому місці зупинки на кордоні або після нього.
- (30) Запис режимів діяльності на тахограф є важливою частиною роботи водіїв. Тому надзвичайно важливо, щоб водії пройшли відповідну підготовку щодо використання нових функцій

тахографів, які представлені на ринку. Як роботодавці, транспортні підприємства повинні нести витрати, пов'язані з цим навчанням.

- (31) Працівники контролю, які перевіряють відповідність законодавству Союзу в секторі автомобільного транспорту, стикаються з проблемами через різноманітність використовуваних тахографів та збільшенням складних методів маніпуляцій. Особливо це стосується випадків, коли ці перевірки проводяться на узбіччі дороги. Тому надзвичайно важливо, щоб співробітники контролю пройшли відповідну підготовку, щоб забезпечити повну обізнаність про новітні технологічні розробки та прийоми маніпуляцій.
- (32) Для зменшення навантаження на транспортні підприємства та контролюючі органи, коли працівник контролю знімає пломбу тахографа для цілей контролю, слід дозволити повторне пломбування працівником контролю за певних належно задокументованих обставин.
- (33) Беручи до уваги постійний технологічний розвиток, Комісія вивчає можливість розробки нових технічних рішень, що забезпечують ті самі переваги та безпеку, що й смарт-тахограф, за однакових або менших супутніх витрат.
- (34) Важливо, щоб на транспортні підприємства, створені в третій країнах, поширювалися правила, еквівалентні правилам Союзу при здійсненні транспортних операцій на території Союзу. Комісія повинна оцінити застосування цього принципу на рівні Союзу та запропонувати адекватні рішення для переговорів у контексті Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, що працюють на міжнародних автомобільних перевезеннях („Угода ЄУТР”).
- (35) Перевезення вантажів відрізняється від перевезення людей. Тому Комісія повинна оцінити, чи слід пропонувати більш відповідні правила щодо пасажирських перевезень, особливо щодо нерегулярних перевезень, як визначено у пункті 4 статті 2 Регламенту (ЄС) No 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради (¹¹).
- (36) Оскільки цілі цього Регламенту, а саме покращення безпеки дорожнього руху та умов праці для водіїв у межах Союзу шляхом гармонізації правил про час водіння, перерви та періоди відпочинку на автомобільному транспорті та гармонізації правил щодо використання та застосування тахографів не можуть бути достатньо досягнуті державами-членами, але, швидше за все, через характер цілей можуть бути краще досягнуті на рівні Союзу, Союз може приймати заходи відповідно до принципу субсидіарності, як встановлено у статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного в цій статті, цей Регламент не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення цих цілей.
- (37) Тому до Регламентів (ЄС) No 561/2006 та (ЄС) No 165/2014 внесено відповідні зміни:

Стаття 1

У Регламент (ЄС) No 561/2006 внесено такі зміни:

(1) частину 1 статті 2 доповнено таким пунктом:

“(aa)з 1 липня 2026 р. вантажів у міжнародних транспортних операціях або в каботажних операціях, де максимально допустима маса транспортного засобу, включаючи будь-який причіп чи напівпричіп, перевищує 2,5 тонни; або»;

(2) До статті 3 внесено такі зміни:

(а) пункт (аа) замінено таким:

“(аа) транспортні засоби або комбінації транспортних засобів з максимально допустимою масою, що не перевищує 7,5 тонн, використовуються для:

(і) перевезення матеріалів, обладнання або техніки для використання водієм у процесі його (водія) роботи; або

(іі) для доставки товарів, виготовлених ремісничими методами,

лише в радіусі 100 км від місця розташування підприємства та за умови, що керування транспортним засобом не є основною діяльністю водія, а транспорт використовується не за наймом чи за винагороду;»;

(b) доповнено таким пунктом:

«(ha) транспортні засоби з максимально допустимою масою, включаючи будь-який причіп чи напівпричіп, що перевищує 2,5 т, але не більше 3,5 т, що використовуються для перевезення вантажів, якщо перевезення здійснюються не за наймом або за винагороду, а за власний рахунок компанії чи водія, і якщо водіння не є основною діяльністю особи, яка керує транспортним засобом;»;

(3) у статтю 4 додано такий пункт:

«(r) "Некомерційне перевезення" означає будь-яке перевезення автомобільним транспортом, крім перевезення за наймом чи за винагороду, або за власний рахунок, за яке не отримується пряма або непряма винагорода і яке прямо чи побічно не приносить жодного доходу для водія транспортного засобу чи для інших, і яка не пов'язана з професійною чи комерційною діяльністю.»;

(4) у статті 6 пункт 5 замінено таким:

«5. Водій повинен фіксувати як іншу роботу будь-який час, проведений, як описано в пункті (е) статті 4, а також будь-який час, проведений за кермом транспортного засобу, що використовується для комерційних операцій, що не підпадають під дію цього Регламенту, і реєструвати всі періоди доступності, як визначено у пункті (b) статті 3 Директиви 2002/15 / ЄС, відповідно до пункту (b) (iii) статті 34 (5) Регламенту (ЄС) No 165/2014 Європейського Парламенту та Ради (*1). Цей запис слід вводити вручну на аркуші або на роздруківці, або за допомогою засобів ручного введення на звукозаписуючому обладнанні.

(*1) Регламент (ЄС) No 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на автомобільному транспорті, що скасовує Регламент Ради (ЄС) No 3821/85 про пристрій реєстрації на автомобільному транспорті та внесення змін до Регламенту (ЄС) No 561/2006 Європейського Парламенту та Ради про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту ([OJ L 60, 28.2.2014, с. 1](#)). ”;

(5) у статтю 7 додано наступний абзац:

"Водій, який є членом екіпажу, може зробити перерву на 45 хвилин знаходячись у транспортному засобі, яким керує інший водій, за умови, що водій, який бере перерву, не бере участі у наданні допомоги водієві за кермом транспортного засобу.";

(6) До статті 8 вносяться такі зміни:

(а) параграф 6 замінено таким:

б. Будь-які два тижні поспіль водієві потрібно щонайменше:

(а) два регулярні щотижневі періоди відпочинку; або

(б) один регулярний щотижневий період відпочинку та один скорочений щотижневий період відпочинку, тривалістю щонайменше 24 години.

Щотижневий період відпочинку починається не пізніше, ніж наприкінці шести 24-годинних періодів з кінця попереднього щотижневого періоду відпочинку.

За умови недотримання вимог першого підпункту, водій, який займається міжнародними перевезеннями вантажів, може за межами держави-члена реєстрації взяти два послідовних скорочених тижневих періоди відпочинку, за умови, що водій протягом будь-яких чотирьох послідовних тижнів бере як мінімум чотири щотижневі періоди відпочинку, з яких принаймні два мають бути регулярними щотижневими періодами відпочинку.

Для цілей цього пункту вважається, що водій займається міжнародними перевезеннями, коли водій розпочинає два поспіль скорочені тижневі періоди відпочинку за межами держави-члена, в якій знаходиться роботодавець, та країни, де проживають водії. ';

(б) додано наступний абзац:

«бб. Будь-яке скорочення щотижневого періоду відпочинку компенсується еквівалентним періодом відпочинку, зробленим у *повному обсязі*, до кінця третього тижня, наступного за відповідним тижнем.

Якщо два скорочені періоди щотижневого відпочинку проводились послідовно відповідно до третього підпункту пункту б, наступному тижневому періоду відпочинку передують період відпочинку, який береться як компенсація за ці два скорочені щотижневі періоди відпочинку.»;

(с) параграф 8 замінено таким:

«8. Регулярні щотижневі періоди відпочинку та будь-який щотижневий період відпочинку більше 45 годин, взятий на компенсацію попередніх скорочених тижневих періодів відпочинку, не повинні відбуватися в транспортному засобі. Вони повинні відбуватися у відповідних закладах, які відповідають гендерним особливостям, з належними спальними та санітарними приміщеннями.

Будь-які витрати на проживання поза транспортним засобом несе роботодавець.»;

(d) додано наступний абзац:

«8а. Транспортні підприємства повинні організувати роботу водіїв таким чином, щоб водії могли повернутися до місця розташування роботодавця, де водій зазвичай перебуває і де починається щотижневий відпочинок водія, в державі-члені реєстрації роботодавця або повертатися до місця проживання водіїв протягом кожного періоду чотирьох послідовних тижнів, щоб провести принаймні один регулярний щотижневий період відпочинку або щотижневий період відпочинку більше 45 годин, взятий як компенсація за скорочений щотижневий період відпочинку.

Однак, коли водій взяв два послідовних періоди скороченого щотижневого відпочинку відповідно до пункту 6, транспортне підприємство організовує роботу водія таким чином, щоб водій міг повернутися до початку звичайного щотижневого періоду відпочинку більше 45 годин, взятих як компенсацію.

Підприємство має задокументувати, як воно виконує це зобов'язання, та зберігати документацію у своєму приміщенні, щоб подати її на запит контролюючих органів.»;

(е) додано наступний абзац:

«10. Не пізніше 21 серпня 2022 р. Комісія оцінює та звітує перед Парламентом та Радою про те, чи можуть бути прийняті більш відповідні правила для водіїв, які здійснюють нерегулярні перевезення пасажирів, як визначено у пункті 4 статті 2 Регламенту (ЄС) No 1073/2009»;

(7) додається така стаття:

Стаття 8а

1. Комісія забезпечує, щоб інформація про безпечні та захищені зони паркування була легко доступною для водіїв, які займаються перевезенням вантажів та пасажирів автомобільним транспортом. Комісія оприлюднює список усіх паркувальних майданчиків, які пройшли сертифікацію, щоб забезпечити водіїв адекватними умовами:

- виявлення та запобігання вторгненню,
- освітлення та видимість,
- пункти та процедури надзвичайних контактів,
- санітарно-гігієнічні приміщення,
- варіанти придбання їжі та напоїв,
- зв'язку,
- живлення.

Список таких місць для паркування повинен бути доступний на єдиному офіційному веб-сайті, який регулярно оновлюється.

2. Комісія приймає делеговані акти відповідно до статті 23а для встановлення стандартів, що надають додаткові відомості щодо рівня обслуговування та безпеки щодо районів, перелічених у пункті 1, та процедур сертифікації місць для паркування.

3. На всіх місцях паркування, які пройшли сертифікацію, може бути вказано, що вони сертифіковані відповідно до стандартів та процедур Союзу.

Відповідно до пункту (с) статті 39 (2) Регламенту (ЄС) No 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради (* 2), держави-члени повинні заохочувати створення місць для паркування комерційних учасників дорожнього руху.

4. До 31 грудня 2024 року Комісія представляє звіт Європейському Парламенту та Раді про наявність відповідних споруд для відпочинку водіїв та захищених місць для паркування, а також про розвиток безпечних та захищених зон для паркування, сертифікованих відповідно

до делегованих актів, згаданих у параграфі 2. У цьому звіті можуть бути перелічені заходи щодо збільшення кількості та якості безпечних та захищених зон паркування.

(*) Регламент (ЄС) No 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року про керівні принципи Союзу щодо розвитку **Транс'європейської** транспортної мережі та про скасування Рішення No 661/2010 / ЄС (OBL 348 , 20.12.2013, с. 1).»;

(8) До статті 9 вносяться такі зміни:

(а) абзац 1 замінено таким:

«1. Як відступ від статті 8, коли водій супроводжує транспортний засіб, розміщений на поромі або поїзді, та бере регулярний щоденний відпочинок або скорочений тижневий відпочинок, цей період може бути перерваний не більше ніж два рази іншими діями, що не перевищують годину загалом. Під час цього регулярного щоденного відпочинку або скороченого тижневого періоду відпочинку водій повинен мати доступ до спальної кабіни, спального місця або кушетки.

Що стосується регулярних щотижневих періодів відпочинку, цей відступ застосовується лише до поїздок на поромі чи поїздах, коли:

(а) подорож запланована на 8 годин і більше; і

(б) водій має доступ до спальної кабіни на поромі або в поїзді.»;

(б) абзац 2 замінено таким:

«2. Будь-який час, витрачений на поїздку до місця початку керування транспортним засобом, що підпадає під дію цього Регламенту, або повернення з цього місця, коли транспортний засіб не знаходиться ні вдома у водія, ні в місці розташування роботодавця, де зазвичай знаходиться водій, не вважається відпочинком або перервою, якщо водій не перебуває на поромі чи поїзді та не має доступу до спальної каюти, спального місця або кушетки.»;

(9) додано таку статтю:

Стаття 9а

До 31 грудня 2025 року Комісія складає та подає до Європейського Парламенту та Ради звіт з оцінкою використання систем автономного водіння в державах-членах. Цей звіт зосереджується, зокрема, на потенційному впливі цих систем на правила щодо часу водіння та відпочинку. Цей звіт супроводжується, якщо це доречно, законодавчою пропозицією про внесення змін до цього Регламенту.

(10) у статті 10 пункт 1 замінено таким:

«1. Транспортне підприємство не повинно надавати водіям будь-яку виплату, навіть у вигляді премії або надбавки до заробітної плати, пов'язаних з пройденими відстанями, швидкістю доставки та/або кількістю перевезених вантажів, якщо така оплата може спонукати до порушень безпеки дорожнього руху та/або вимог цього Регламенту.»;

(11) у статтю 12 додано такі параграфи:

«За умови, що це не створює загроз безпеці дорожнього руху, у виняткових випадках водій може також відступити від статті 6 (1) та (2) та статті 8 (2), перевищуючи щоденний та щотижневий час водіння до однієї години, для того, щоб дістатися до місця розташування роботодавця або до місця проживання водія, щоб взяти щотижневий відпочинок.

За тих самих умов водій може перевищувати денний та щотижневий час водіння до двох годин, щоб дістатися до місця розташування роботодавця або місця проживання водія для регулярного щотижневого відпочинку, за умови, що безпосередньо перед додатковою їздою було зроблено перерву тривалістю 30 хвилин.

Водій повинен вказати причину такого продовження часу водіння вручну на роздруківці з пристрою реєстрації або у журналі, не пізніше, ніж прибуде до пункту призначення або відповідного місця зупинки.

Будь-який період продовження повинен бути компенсований еквівалентним періодом відпочинку, взятим на додаток до будь-якого періоду відпочинку, до кінця третього тижня, що настає за відповідним тижнем.»;

(12) пункт 1 статті 13 змінено наступним чином:

(а) пункт (е) замінено таким:

«(е) транспортні засоби, що експлуатуються виключно на островах або регіонах, ізольованих від решти національної території, площею не більше 2300 квадратних кілометрів, які не пов'язані з рештою національної території мостом, бродом або тунелем, доступним для автомобілів, і які не межують з іншою державою-членом;»;

(b) додано такі пункти:

«(q) транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, що перевозять будівельну техніку для будівельного підприємства, у радіусі 100 км від місця розташування підприємства, за умови, що керування транспортними засобами не є основною діяльністю водія;

(r) транспортні засоби, що використовуються для доставки готового бетону.»;

(13) у статті 14 пункт 2 замінено таким:

«2. У невідкладних випадках держави-члени можуть надавати дозвіл на відступ від вимог, за виняткових обставин, тимчасово, на строк, що не перевищує 30 днів, який повинен бути належним чином обґрунтованим та негайно повідомлений Комісії. Комісія негайно публікує цю інформацію на загальнодоступному веб-сайті.»;

(14) Статтю 15 викладено в такій редакції:

«Стаття 15

Держави-члени забезпечують, щоб водії транспортних засобів, зазначені у пункті (а) статті 3, керувались національними правилами, які забезпечують належний захист з точки зору дозволеного часу водіння та обов'язкових перерв та періодів відпочинку. Держави-члени інформують Комісію про відповідні національні правила, що застосовуються до таких водіїв.»;

(15)у частині 3 статті 16 пункт (а) замінено таким:

«(а)враховуючи всі деталі, зазначені в параграфі 2, протягом мінімального періоду, що охоплює день контролю та попередні 56 днів; ці дані повинні регулярно оновлюватися, не пізніше, ніж впродовж одного місяця;»;

(16)у статті 19 пункт 1 замінено таким:

«1. Держави-члени встановлюють правила щодо покарань, що застосовуються за порушення цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 165/2014, та вживають усіх заходів, необхідних для забезпечення їх виконання. Ці штрафи повинні бути ефективними та пропорційними тяжкості порушень, як зазначено у Додатку III до Директиви 2006/22 /ЄС Європейського Парламенту та Ради (^{*3}), а також стримуючі та недискримінаційні. Жодне порушення цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 165/2014 не підлягає накладанню більш ніж одного штрафу або процедури. Держави-члени повідомляють Комісію про ці правила та заходи, разом із методом та критеріями, обраними на національному рівні для оцінювання їх пропорційності. Держави-члени повинні негайно повідомити про будь-які подальші зміни, що стосуються їх. Комісія інформує держави-члени про ці правила та заходи, а також про будь-які поправки до них. Комісія забезпечує публікацію цієї інформації на спеціальному публічному веб-сайті на всіх офіційних мовах Союзу, що містить детальну інформацію про такі санкції, що застосовуються в державах-членах.

(^{*3}) Директива 2006/22 /ЄС Європейського парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні умови для реалізації Регламенту (ЄС) № 561/2006, Регламенту (ЄС) № 165/2014 та Директиви 2002/15/ЄС щодо соціального законодавства, що стосується діяльності на автомобільному транспорті, та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС ([ОБ L 102, 11.4.2006, с. 35](#)). "; "

(17)До статті 22 внесено такі зміни:

(а)абзац 1 замінено таким:

«1. Держави-члени працюють у тісній співпраці між собою та надають один одному взаємну допомогу без зайвої затримки з метою сприяння послідовному застосуванню цього Регламенту та його ефективному застосуванню відповідно до вимог, викладених у статті 8 Директиви 2006/22/ЄС. »;

(b)у пункт 2 додано такий пункт:

“(с)інша конкретна інформація, включно з рейтингом ризику підприємства, що може мати наслідки для дотримання цього Регламенту.»;

(с)додано такі абзаци:

«3а. З метою обміну інформацією в рамках цього Регламенту держави-члени повинні використовувати органи співтовариства, призначені відповідно до статті 7 Директиви 2006/22/ЄС.

3б. Взаємна адміністративна співпраця та допомога надаються безкоштовно.»;

(18)додано таку статтю:

1. Повноваження щодо прийняття делегованих актів надаються Комісією за умови, встановленої цією статтею.

2. Повноваження щодо прийняття делегованих актів, зазначених у статті 8а, передаються Комісії протягом п'яти років, починаючи з 20 серпня 2020 року.

Комісія складає звіт щодо делегування повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до закінчення п'ятирічного періоду. Делегування повноважень за замовчуванням продовжується на періоди однакової тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не виступають проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до кінця кожного періоду.

3. Делегування повноважень, зазначене у статті 8а, може бути відкликано в будь-який час Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делегування повноважень, зазначених у цьому рішенні. Воно набирає чинності на наступний день після опублікування рішення в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або на більш пізню дату, зазначену в ньому. Це не впливає на дію будь-яких делегованих актів, що вже діють.

4. Перед прийняттям делегованого акта Комісія консультується з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, викладених у **Міжінституційній** угоді від 13 квітня 2016 року про кращу законотворчість (*4).

5. Як тільки вона приймає делегований акт, Комісія одночасно повідомляє про це Європейський Парламент та Раду.

6. Делегований акт, прийнятий відповідно до статті 8а, набирає чинності лише у тому випадку, якщо Європейський Парламент або Рада не висловили заперечень протягом двох місяців з моменту повідомлення Європейському Парламенту та Раді про цей акт, або до закінчення цього періоду Європейський Парламент та Рада поінформували Комісію, що не будуть заперечувати. Цей період продовжується на два місяці за ініціативою Європейського Парламенту або Ради.

(*4) [ОВ L 123, 12.5.2016, с. 1.](#); "

(19)у статті 24 пункт 2 замінено таким:

«2. Коли робиться посилання на цей параграф, застосовується стаття 4 Регламенту (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради (*5).

2а. При посиланні на цей параграф застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) No 182/2011.

(*5) Регламент (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за виконанням Комісією виконавчих повноважень ([ОВ L 55, 28.2.2011, с. 13](#)). "; "

(20)у статті 25 пункт 2 замінено таким:

"2. У випадках, зазначених у пункті (b) параграфу 1, Комісія приймає виконавчі акти, що встановлюють загальні підходи.

Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури експертизи, зазначеної у статті 24 (2а). '.

Стаття 2

У Регламент (ЄС) No 165/2014 внесено такі зміни:

(1) у статті 1 (1) перший підпункт замінено таким:

'1. Цей Регламент встановлює зобов'язання та вимоги щодо виробництва, встановлення, використання, випробування та контролю тахографів, що використовуються на автомобільному транспорті, з метою перевірки відповідності Регламенту (ЄС) No 561/2006, Регламенту (ЄС) No 1071/2009 (*⁶), Регламенту (ЄС) No 1072/2009 (*⁷), Регламенту (ЄС) No 1073/2009 (*⁸) Європейського Парламенту та Ради та Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради (*⁹) та Директиви Ради 92/6/ЄЕС (*¹⁰) та 92/106/ЄЕС (*¹¹), що стосується керівників (менеджерів) на автомобільному транспорті, Директиви 96/71/ЄС (*¹²), Директиви 2014/67/ЄС (*¹³) та Директиви (ЄС) 2020/1057 (*¹⁴) Європейського Парламенту та Ради.

(*⁶) Регламент (ЄС) No 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року, що встановлює загальні правила, яких слід дотримуватися автомобільним транспортним операторам в процесі їх професійної діяльності, та скасування Директиви Ради 96/26 / ЄС ([OБ L 300, 14.11.2009, с. 51](#)) ".

(*⁷) Регламент (ЄС) No 1072/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про загальні правила доступу до міжнародного ринку автомобільних вантажних перевезень ([OБ L 300, 14.11.2009, с. 72](#)). "

(*⁸) Регламент (ЄС) No 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про загальні правила доступу на міжнародний ринок автобусних послуг та внесення змін до Регламенту (ЄС) No 561/2006 ([OБ L 300, 14.11.2009, с. 88](#)) ".

(*⁹) Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність ([OБ L 80, 23.3.2002, с. 35](#)). "

(*¹⁰) Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій автомобільних транспортних засобів у Співтоваристві ([OБ L 57, 2.3.1992, с. 27](#)). "

(*¹¹) Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для деяких видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами ([OБ L 368, 17.12.1992, с. 38](#)) ".

(*¹²) Директива 96/71/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 16 грудня 1996 року щодо відряджень працівників у рамках надання послуг ([OБ L 18, 21.1.1997, с. 1](#)) ".

(*¹³) Директива 2014/67 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 травня 2014 року про застосування Директиви 96/71/ЄС щодо відряджень працівників у рамках надання послуг та внесення змін до Регламенту (ЄС) No 1024/2012 про адміністративну співпрацю через Інформаційну систему внутрішнього ринку („Регламент ІМІ”) ([OБ L 159, 28.5.2014, с. 11](#)). "

(*¹⁴) Директива (ЄС) 2020/1057 Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2020 року, що встановлює конкретні правила стосовно Директиви 96/71/ЄС та Директиви 2014/67 / ЄС щодо відряджень водіїв на автомобільному транспорті та внесення змін до Директиви 2006/22/ЄС щодо вимог до забезпечення та Регламенту (ЄС) No 1024/2012 ([OБ L 249, 31.7.2020, с. 49](#)). "

(2) у статті 3 пункт 4 замінено таким:

«4. Не пізніше ніж через три роки після набрання чинності уточнюючими положеннями, згаданими в другому пункті статті 11, наступні категорії транспортних засобів, що

експлуатуються в державі-члені, крім держави-члена реєстрації, повинні бути оснащені смарт-тахографами, як передбачено у статтях 8, 9 та 10 цього Регламенту:

- (а) транспортні засоби, оснащені аналоговим тахографом;
- (б) транспортні засоби, обладнані цифровими тахографами, що відповідає вимогам Додатку ІВ до Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, що введені в експлуатацію до 30 вересня 2011 року;
- (с) транспортні засоби, обладнані цифровими тахографами, що відповідає вимогам Додатку ІВ до Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, що застосовуються з 1 жовтня 2011 року; і
- (д) транспортні засоби, оснащені цифровими тахографами, що відповідає вимогам Додатку ІВ до Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, що застосовуються з 1 жовтня 2012 року.

4а. Не пізніше ніж через чотири роки після набрання чинності детальними положеннями, згаданими в другому пункті статті 11, транспортні засоби, які оснащені смарт-тахографом, що відповідає Додатку ІС до Регламенту імплементації Комісії (ЄС) 2016/799 (*¹⁵), що експлуатуються у державі-члені, яка не є державою-членом реєстрації, повинен бути встановлений смарт-тахограф, як передбачено у статтях 8, 9 та 10 цього Регламенту.

(*¹⁵) Виконавчий регламент Комісії (ЄС) 2016/799 від 18 березня 2016 року про імплементацію Регламенту (ЄС) № 165/2014 Європейського Парламенту та Ради, що встановлює вимоги до виробництва, випробування, монтажу, експлуатації та ремонту тахографів та їх компонентів ([OБ L 139, 26.5.2016, с. 1](#)). "; "

(3) у частині 2 статті 4 після четвертого абзацу вставлено такий абзац:

«-мати достатній обсяг пам'яті для зберігання всіх даних, необхідних згідно з цим Регламентом;»;

(4) Статтю 7 викладено в редакції:

Стаття 7

Захист даних

1. Держави-члени забезпечують, щоб обробка персональних даних у контексті цього Регламенту здійснювалась виключно з метою перевірки відповідності цьому Регламенту та Регламентам (ЄС) № 561/2006, (ЄС) № 1071/2009, (ЄС) № 1072/2009, (ЄС) № 1073/2009, Директивам 2002/15/ЄС, 92/6/ЄЕС та 92/106/ЄЕС, а що стосується відряджень працівників на автомобільному транспорті - Директивам 96/71/ЄС, 2014/67/ЄС та (ЄС) 2020/1057.

2. Держави-члени, зокрема, забезпечують захист персональних даних від використання, відмінного від того, що суворо регламентовано правовими актами Союзу, зазначеними у пункті 1, стосовно:

- (а) використання глобальної навігаційної супутникової системи (ГЛОНАСС) для запису даних про місцезнаходження, як зазначено у статті 8;
- (б) використання дистанційного зв'язку для цілей управління, як зазначено у статті 9, використання тахографів з інтерфейсом, як зазначено у статті 10, електронний обмін інформацією з карток водія, як зазначено у статті 31, і зокрема будь-які перехресні прикордонні обміни такими даними з третіми країнами; і
- (с) ведення обліку транспортними підприємствами, як зазначено у статті 33.

3. Цифрові тахографи повинні бути спроектовані таким чином, щоб забезпечити конфіденційність. Оброблятимуться лише дані, необхідні для цілей, зазначених у пункті 1.

4. Власники транспортних засобів, транспортні підприємства та будь-які інші зацікавлені суб'єкти повинні дотримуватись, де це можливо, відповідних положень щодо захисту персональних даних.;

(5) у статті 8 пункт 1 замінено таким:

«1. Для полегшення перевірки відповідності законодавству місцезнаходження автомобіля реєструється автоматично в наступних точках або в найближчій точці до таких місць, де доступний супутниковий сигнал:

- місце початку щоденного робочого періоду,
- кожного разу, коли транспортний засіб перетинає кордон держави-члена,
- кожного разу, коли транспортний засіб виконує навантажувальні або розвантажувальні дії,
- кожні три години накопиченого часу водіння, і
- місце закінчення щоденного робочого періоду.

З метою полегшення перевірки відповідності контролюючими органами, смарт-тахограф також фіксує, чи транспортний засіб був використаний для перевезення вантажів або пасажирів, як це вимагається Регламентом (ЄС) № 561/2006.

Для цих цілей транспортні засоби, зареєстровані вперше через 36 місяців після набрання чинності детальними положеннями, зазначеними в першому пункті статті 11, повинні оснащуватися тахографом, підключеним до служби позиціонування на основі супутникової навігаційної системи.

Однак запис про перетин кордону та додаткові заходи, зазначені у другому та третьому абзацах першого підпункту та у другому підпункті, застосовуються до транспортних засобів, які вперше були зареєстровані в державі-члені більше ніж через два роки після набрання чинності детальними положеннями, згаданими в другому пункті статті 11, без уникнення (*звільнення від*) обов'язку переобладнати такі транспортні засоби пізніше відповідно до статті 3 (4).»;

(6) До статті 9 внесено такі зміни:

(а) абзац 2 замінено таким:

«2. Через три роки після набрання чинності детальними положеннями, згаданими в другому пункті статті 11, держави-члени оснащують свої контрольні органи у відповідній мірі дистанційним обладнанням раннього виявлення, необхідним для забезпечення передачі даних, зазначених в цій статті, з урахуванням їхніх конкретних вимог та стратегій забезпечення. Держави-члени можуть самі вирішити, чи оснащувати раніше зазначеного терміну свої органи контролю таким дистанційним обладнанням раннього виявлення.

(b) абзац 3 замінено таким:

3. Зв'язок, згаданий у пункті 1, встановлюється з тахографом лише тоді, коли цього вимагає обладнання контролюючих органів. Він повинен бути захищений для забезпечення цілісності даних та автентифікації обладнання для запису та контролю. Доступ до даних, що

передаються, повинен бути обмежений контролюючими органами, уповноваженими перевіряти порушення правових актів Союзу, зазначених у статті 7 (1) та цього Регламенту, а також майстернями, наскільки це необхідно для перевірки правильного функціонування тахографа.»;

(с) у пункті 4 додано такий абзац:

«- перевищення максимального часу водіння.»;

(7)у статтю 10 додано наступний абзац:

«Тахографи транспортних засобів, вперше зареєстрованих у державі-члені через більш як два роки після набрання чинності детальними положеннями, згаданими в другому пункті статті 11, повинні бути обладнані інтерфейсом, згаданим у пункті 1.»;

(8)До статті 11 внесено такі зміни:

(а)перший абзац замінено таким:

«Для того, щоб гарантувати, що смарт-тахографи відповідають принципам та вимогам, викладеним у цьому Регламенті, Комісія, шляхом імплементаційних актів, приймає детальні положення, необхідні для єдиного застосування статей 8, 9 та 10, за винятком будь-яких положень, які передбачали б запис додаткових даних тахографом.

До 21 серпня 2021 року Комісія приймає виконавчі акти, що встановлюють детальні положення щодо єдиних вимог до реєстрування та зберігання даних, що стосуються будь-якого перетину кордону транспортним засобом та видів діяльності, зазначених у другому та третьому абзаці першого підпункту Статті 8 (1) та у другому підпункті статті 8 (1).

До 21 лютого 2022 року Комісія приймає виконавчі акти, що встановлюють детальні положення з єдиними вимогами до даних та функцій, включаючи статті 8, 9 та 10 цього Регламенту, та встановлення тахографів для транспортних засобів, зазначених у пункті (аа) статті 2 (1) Регламенту (ЄС) No 561/2006.

Ці виконавчі акти приймаються відповідно до процедури, зазначеної у статті 42 (3).»;

(b)у другому абзаці вступну фразу замінено на таку:

«Детальні положення, зазначені у першому, другому та третьому абзацах цієї статті, повинні:»;

(9)у пункті 5 статті 22 третій та четвертий підпункти замінено на такі:

«Зняті або зламані пломби повинні бути замінені уповноваженим майстром чи майстернею без зайвої затримки і не пізніше семи днів після їх зняття або пошкодження. Коли пломби були зняті або зламані для контрольних цілей, вони можуть бути замінені офіцером контролю, який повинен мати в розпорядженні пломбувальне обладнання та унікальний спеціальний знак, без зайвої затримки.

Коли співробітник контролю знімає пломбу, контрольна картка повинна бути вставлена в тахограф з моменту зняття пломби до закінчення перевірки, в тому числі встановлення нової пломби. Контролер складає письмову довідку, що містить принаймні таку інформацію:

- ідентифікаційний номер транспортного засобу,

- ім'я офіцера,
 - орган контролю та держава-член,
 - номер контрольної картки,
 - номер знятої пломби,
 - дата та час зняття пломби,
- номер нової пломби, місце, де працівник контролю поставив нову пломбу.

Перевірка та калібрування тахографа з заміною пломб проводиться в уповноваженій майстерні, за винятком випадків, коли пломба була знята або зламана для цілей контролю та замінена офіцером контролю.»;

(10) статтю 26 доповнено таким параграфом:

«7а. Компетентний орган держави-члена, що видав документ, може вимагати від водія замінити карту водія новою, якщо це необхідно для дотримання відповідних технічних специфікацій.»;


(11) До статті 34 вносяться такі зміни:

(а) абзац 1 замінено таким:


«1. Водії повинні використовувати аркуші записів або картки водія щодня, коли вони їздять, починаючи з моменту надання їм у розпорядження транспортного засобу. Журнал обліку або картка водія не може бути вилучена до кінця щоденного робочого періоду, якщо її вилучення не дозволено іншим способом або це необхідно для введення символу країни після перетину кордону. Жоден аркуш обліку чи картка водія не може використовуватися для охоплення періоду, що виходить за межі того, для чого вони призначені.»;

(b) у пункті 5 пункт (b) змінено таким чином:

(i) пункт (iv) замінено таким:

«(iv) під знаком  : перерви, відпочинок, щорічна відпустка або лікарняний;»;

(ii) додано наступний пункт:

«(v) під знаком "пором/поїзд": На додаток до знака  : період відпочинку, проведений на поромі або поїзді, як вимагає стаття 9 Регламенту (ЄС) № 561/2006.»;

(c) у пункт 6 додано такий пункт:

“(f) символи країн, у яких щоденний робочий період починався і закінчувався. Водій також повинен ввести символ країни, в яку водій в'їжджає після перетину кордону держави-члена на початку першої зупинки водія в цій державі-члені. Ця перша зупинка повинна бути зроблена на найближчому місці зупинки біля або після кордону. Якщо перетин кордону держави-члена відбувається на поромі чи поїзді, водій повинен ввести символ країни в порту або станції прибуття.»;

(d) параграф 7 замінено таким:

«7. Водій повинен ввести в цифровий тахограф символи країн, в яких розпочався та закінчився щоденний робочий період.

З 2 лютого 2022 року водій також повинен вводити символ країни, в яку він в'їжджає після перетину кордону держави-члена, на початку першої зупинки водія в цій державі-члені. Ця перша зупинка повинна бути зроблена на найближчому місці зупинки біля або після кордону. Якщо перетин кордону держави-члена відбувається на поромі чи поїзді, водій повинен ввести символ країни в порту або станції прибуття.

Держави-члени можуть вимагати від водіїв транспортних засобів, які здійснюють транспортні операції на їх території, додати більш детальні географічні специфікації до символу країни за умови, що ці держави-члени повідомили про ці детальні географічні специфікації Комісію до 1 квітня 1998 року.

Водіям не потрібно вводити інформацію, зазначену в першому підпункті, якщо тахограф автоматично реєструє дані про місцезнаходження відповідно до статті 8.»;

(12) До статті 36 внесено такі зміни:

(а) До пункту 1 внесено такі зміни:

(і) пункт (і) замінюється таким:

«(і) аркуші обліку поточного дня та попередніх 56 днів;»;

(іі) пункт (ііі) замінено таким:

«(ііі) будь-які ручні записи та роздруківки, зроблені протягом поточного дня та попередніх 56 днів.»;

(b) у пункті 2 пункт (іі) замінено таким:

«(іі) будь-які ручні записи та роздруківки, зроблені протягом поточного дня та попередніх 56 днів;».

Стаття 3

Цей Регламент набирає чинності на двадцятий день після його опублікування в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Однак пункт (15) статті 1 та пункт (12) статті 2 застосовуються з 31 грудня 2024 року. Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та застосовується безпосередньо в усіх державах-членах.

Вчинено у Брюсселі, 15 липня 2020 року.

Від Європейського парламенту

Президент

Д.М. САССОЛІ

Від Ради

Президент

Дж. КЛЮЕКНЕР

(¹) [ОВ С 197, 8.6.2018, с. 45](#) .

(²) [ОВ С 176, 23.5.2018, с. 57](#) .

(³) Позиція Європейського парламенту від 4 квітня 2019 року (ще не опублікована в Офіційному віснику) та позиція Ради в першому читанні від 7 квітня 2020 року ([ОВ С 151, 6.5.2020, с. 1](#)). Позиція Європейського парламенту від 9 липня 2020 року (ще не опублікована в Офіційному віснику).

(⁴) Регламент (ЄС) No 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту, та внесення змін до Регламенту Ради (ЄЕС) No 3821/85 та (ЄС) No 2135/98 та скасування Регламенту Ради (ЄЕС) No 3820/85 ([ОВ L 102, 11.4.2006, с. 1](#)).

(⁵) [ОВ L 123, 12.5.2016, с. 1](#) .

(⁶) Регламент (ЄС) No 1315/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 грудня 2013 року щодо настанов Європейського Союзу щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі та скасування Рішення No 661/2010/ЄС ([ОВ L 348, 20.12.2013, с. 1](#)).

(⁷) Регламент (ЄС) No 165/2014 Європейського Парламенту та Ради від 4 лютого 2014 року про тахографи на автомобільному транспорті, що скасовує Регламент Ради (ЄЕС) No 3821/85 про пристрій реєстрації на автомобільному транспорті та внесення змін до Регламенту (ЄС)) No 561/2006 Європейського Парламенту та Ради про гармонізацію певного соціального законодавства, що стосується автомобільного транспорту ([ОВ L 60, 28.2.2014, с. 1](#)).

(⁸) Регламент (ЄС) 2019/1149 Європейського Парламенту та Ради від 20 червня 2019 року про створення Європейського органу з питань праці, що вносить зміни до Регламентів (ЄС) No 883/2004, (ЄС) No 492/2011 та (ЄС) 2016/589 та скасування Рішення (ЄС) 2016/344 ([ОВ L 186, 11.7.2019, с. 21](#)).

(⁹) Регламент (ЄС) 2018/1724 Європейського Парламенту та Ради від 2 жовтня 2018 року про створення єдиного цифрового шлюзу для забезпечення доступу до інформації, процедур, а також допомоги та служб вирішення проблем та внесення змін до Регламенту (ЄС) No 1024/2012 ([ОВ L 295, 21.11.2018, с. 1](#)).

(¹⁰) Регламент (ЄС) No 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року, що встановлює правила та основоположні принципи щодо механізмів контролю державами-членами за виконанням Комісією виконавчих повноважень ([ОВ L 55, 28.2.2011, с. 13](#)).

(¹¹) Регламент (ЄС) No 1073/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку автобусних послуг та внесення змін до Регламенту (ЄС) No 561/2006 ([ОВ L 300 , 14.11.2009, с. 88](#)).