

H
I

(Акти, опублікування яких є обов'язковим)

РЕГЛАМЕНТ (ЄС) № 561/2006 ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 15 березня 2006 року

щодо гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85

(Текст стосується ЄЕП)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,Беручи до уваги Договір про заснування
Європейського Співтовариства та, зокрема, його
статтю 71,Беручи до уваги пропозицію Комісії⁽¹⁾,Беручи до уваги висновок Європейського економіко-
соціального комітету⁽²⁾,

Після консультацій з Комітетом регіонів,

Діючи у відповідності до процедури, встановленої
статтею 251 Договору⁽³⁾, в світлі спільного тексту,
ухваленого Погоджувальним комітетом 8 грудня 2005
року,

Оскільки:

(1) У галузі автомобільного транспорту Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85 від 20 грудня 1985 року гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту⁽⁴⁾, спрямована на гармонізацію умов конкурентоспроможності серед різних видів перевезень всередині держави, та стосовно дорожньо-транспортного сектору зокрема, а також покращити умови праці та дорожньої безпеки. Необхідно підтримувати та гарантувати подальше розширення досягнень у цих сферах.

(2) Директива Європейського Парламенту та Ради № 2002/15/ЄС від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу для осіб, що здійснюють мобільну автотранспортну діяльність⁽⁵⁾ вимагає від держав-членів ухвалити відповідні положення, які обмежують максимальний щотижневий робочий час мобільних працівників.

(3) Через формулювання у широкому значенні певних положень Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, пов'язаних з такими поняттями, як робочий час, перерва та правила щодо періоду відпочинку для водіїв, залучених в національних і міжнародних перевезеннях в межах території Співтовариства, мали місце труднощі в їхній однаковій інтерпретації, застосуванні, забезпеченні та контролі виконання.

(4) Щоб досягнути цілі цих положень та щоб їхнє застосування не викликало непорозумінь, бажано досягнути ефективного та єдине забезпечення виконання цих положень. Таким чином, необхідною є більш чіткий та спрощений ряд правил, який би був легшим для розуміння, тлумачення та застосування в галузі автомобіле-транспортної промисловості та контрольно-виконавчими органами.

⁽⁴⁾ ОВ L 370, 31.12.1985, С. 1. Регламент із змінами, внесеними Директивою 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради (ОВ L 226, 10.9.2003, С. 4).

⁽⁵⁾ ОВ L 80, 23.3.2002, С. 35.

⁽¹⁾ ОВ С 51 Е, 26.2.2002, С. 234.

⁽²⁾ ОВ С 221, 17.9.2002, С. 19.

⁽³⁾ Висновок Європейського Парламенту від 14 січня 2003 року (ОВ С 38 Е, 12.2.2004, С. 152), Спільна позиція Ради від 9 грудня 2004 року (ОВ С 63 Е, 15.3.2005, С. 11) та Позиція Європейського Парламенту від 13 квітня 2005 року (ОВ С 33 Е, 9.2.2006, С. 425). Законодавча резолюція Європейського Парламенту від 2 лютого 2006 року і Рішення Ради від 2 лютого 2006 року.

(5) Заходи, передбачені цим Регламентом відносно умов праці не повинні шкодити праву жодної з двох сторін цієї промисловості встановлювати більш сприятливі для працівників положення, зафіксовані у колективному договорі або іншим чином

(6) Бажано чітко сформулювати сферу застосування цього Регламенту, визначивши основні категорії транспортних засобів, що ним охоплюються .

(7) Цей Регламент застосовується для автоперевезень виключно в межах Співтовариства чи між Співтовариством, Швейцарською Конфедерацією та державами, що є учасниками Угоди про Європейський економічний простір.

(8) Європейська угода про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення від 1 липня 1970 року (AETR) зі змінами продовжує регулювати відносини в сфері перевезень товарів та пасажирів автотранспортними засобами, зареєстрованими в будь-якій державі-члені чи іншій державі, що є учасником вказаної угоди протягом всього шляху, якщо цей шлях лежить між Співтовариством та третьою країною, крім Швейцарської Конфедерації, а також між Співтовариством та державою-учасницею договору ЄЕП чи по території такої країни. Важливо якнайшвидше внести зміни до цієї угоди, найкраще протягом двох років після набуття чинності цього Регламенту, з метою узгодження її положень з положеннями Регламенту.

(9) У разі автоперевезення транспортним засобом, зареєстрованим в третій країні, яка не є учасником АЕТР, положення угоди АЕТР застосовуються до тієї частини шляху, що знаходиться в межах Співтовариства чи в межах держав-учасниць АЕТР.

(10) Так як об'єкт АЕТР відноситься до сфери застосування Регламенту, то компетенція вести переговори та укласти угоду належить Співтовариству.

(11) Якщо поправка до внутрішніх правил Співтовариства у згаданій сфері потребує внесення відповідних змін до АЕТР, держави-члени діють разом для якнайскорішого внесення такої поправки згідно із встановленою процедурою.

(12) Список наданих пільг повинен бути поновлений, для відображення розвитку автотранспортної галузі за останні 19 років.

(13) Необхідно надати чіткі визначення усіх ключових термінів для полегшення тлумачення та забезпечення однакового застосування цього. Крім того, необхідно докладати зусиль для забезпечення однакового тлумачення та застосування цього Регламенту національними контролюючими органами. Визначення «тиждень», приведені у цьому Регламенті не повинно перешкоджати водіям розпочинати робочий тиждень у будь-який день тижня.

(14) Для гарантування ефективного виконання важливо, щоб під час проведення перевірки на дорозі та після проміжного періоду компетентні органи мали змогу встановлювати належне дотримання правил робочого часу та часу відпочинку як в день перевірки, так і за останні 28 днів.

(15) Основні правила щодо робочого часу водіїв повинні бути роз'ясненими та спрощеними для забезпечення їхнього ефективного та єдиного виконання положень стосовно використання цифрового тахографа, що передбачено Директивою Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записує устаткування на автомобільному транспорті ⁽¹⁾ та цим Регламентом. Крім того, через постійний комітет органи забезпечення виконання судових рішень держав-членів повинні намагатись досягнути взаєморозуміння стосовно виконання положень цього Регламенту.

(16) Регламент (ЄЕС) № 3820/85 уможливив спланувати щоденний часу роботи та відпочинку водія в рейсі таким чином, щоб водій керував автомобільним засобом надто довго без належного відпочинку, що спричиняло до зниження безпеки на дорозі та погіршенні умов праці водія. Таким чином, необхідно забезпечити таке розподілення коротких перерв, яке б дало змогу попередити зловживання.

(17) Цілями цього Регламенту є покращення соціальних умов для робітників, на яких розповсюджується дія цього Регламенту, а також підвищення рівня загальної дорожньої безпеки. Головним чином, це гарантується положеннями стосовно максимального щоденного, щотижневого часу роботи водія в рейсі та часу роботи за два послідовних тижні; положенням, що зобов'язує водіїв відпочивати протягом тижня хоча б один раз кожні послідовні два тижня; та положення, які визначають, що щоденний відпочинок має складати не менше послідовних дев'яти годин. Так як такі заходи гарантують належний відпочинок, а також приймаючи до уваги досвід процедури застосування заходів примусового забезпечення протягом останніх років, в системі компенсації за зменшення щоденного відпочинку більше немає потреби.

(18) Багато автотранспортних операцій в межах Співтовариства частково включають в себе паромні переправи та транспортування залізницею. Логічно, що відповідні заходи щодо тривалості щоденного часу відпочинку та перерв повинні, таким чином, встановлюватись для таких операцій.

(19) Зважаючи на збільшення міжнародних перевезень товарів та пасажирів, в інтересах забезпечення дорожньої безпеки та більш ефективного виконання правил бажано, щоб дорожні перевірки та перевірки на стоянках підприємств включали перевірку часу перебування водія за кермом, часу відпочинку та перерв, що закріплені на території держав-членів або третіх країн, а також визначали, чи були відповідні правила повністю й належним чином дотримані.

⁽¹⁾ОВ L 370, 31.12.1985, С. 8. Регламент зі змінами, внесеними Регламентом Комісії (ЄС) № 432/2004 (ОВ L 71, 10.3.2004, С. 3).

(20) Відповідальність підприємств із транспортних перевезень розповсюджується, хоча б на, ті підприємства з транспортних перевезень, які є юридичними або фізичними особами, та не виключає розгляд справи у судовому порядку проти фізичних осіб, які є виконавцями безпосередніми порушниками, підбурювачами або співучасниками діянь, що порушують норми цього Регламенту.

(21) Необхідно, щоб водії, що працюють на декількох підприємствах з транспортних перевезень, надали кожному з таких підприємств інформацію, необхідну для виконання ними обов'язків, визначених цим Регламентом.

(22) Для сприяння подальшому соціальному розвитку та покращенню безпеки на автошляхах кожна держава-член володіє правом вживати необхідних заходів.

(23) Національні часткові відступи відображають зміни у дорожньо-транспортному секторі та обмежуються тими елементами, які не є предметом тиску з боку конкурентів.

(24) Держави-члени встановлюють правила для транспортних засобів, що здійснюють регулярні рейси для перевезень пасажирів на відстані, що не перевищують 50 кілометрів. Ці правила забезпечують належний захист норм, що стосуються часу роботи, обов'язкових перерв та часу відпочинку.

(25) В інтересах підвищення ефективності примусового застосування бажано, щоб усі транспортні служби, що здійснюють внутрішні та міжнародні пасажирські перевезення перевірялись за допомогою стандартних реєстраційних пристроїв.

(26) Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, що застосовуються за порушення норм цього Регламенту, а також гарантують їх імplementацію. Санкції повинні бути ефективними, пропорційними, переконливими та справедливими. До загального ряду заходів, які держави-члени можуть вживати, слід також включити можливість зупинки руху автотранспорту при виявленні серйозних порушень. Положення, що містяться у цьому Регламенті, щодо санкцій або розгляду справ у судовому порядку не розповсюджуються на національні правила щодо тягаря доказування.

(27) В інтересах прозорого та ефективного застосування забезпечити однакові положення стосовно відповідальності підприємств із транспортних перевезень за порушення цього Регламенту. Ця відповідальність може призвести до кримінальних, цивільних, адміністративних санкцій у випадку скоєння правопорушення на території держав-членів.

(28) Беручи до уваги те, що мета цього Регламенту, а саме, встановлення прозорих та однакових правил щодо часу руху, перерв та періодів на відпочинок, у повній мірі не може бути досягнуто державами-членами, а отже, враховуючи потребу в узгоджених діях, може бути краще досягнуто на рівні Співтовариства; Співтовариство може ухвалювати заходи у відповідності з принципом субсидіарності, як зазначено в статті 5 Договору. У відповідності з принципом пропорційності, зазначеним у цій статті, цей Регламент не виходить за межі необхідного для досягнення поставленої мети.

(29) Заходи, необхідні для імplementації цього Регламенту повинні застосовуватися у відповідності з Рішенням Ради № 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, що встановлює процедуру імplementації повноважень, покладених на Комісію ⁽¹⁾.

(30) Так як положення щодо мінімального віку водіїв встановлені в Директиві № 2003/59/ЄС ⁽²⁾ і мають транспоноватися до 2009 року, то цей Регламент встановлює лише перехідні положення щодо мінімального віку екіпажів транспортних засобів.

(31) До Регламенту (ЄС) № 3821/85 мають бути внесені зміни для роз'яснення особливих обов'язків підприємств з транспортних перевезень та водіїв, а також для встановлення юридичної точності та полегшення впровадження правил щодо часу руху та меж часу відпочинку під час під час дорожніх перевірок.

(32) До Регламенту (ЄС) № 3821/85 також мають бути внесені зміни для встановлення юридичної точності нових строків запровадження цифрового тахографа та наявності карти водія.

(33) Запровадження записуючих пристроїв відповідно до Регламенту (ЄС), № 2135/98, що дають можливість зафіксувати дії водія в його карті водія за період у 28 днів в електронному вигляді, а також електронні записи експлуатації транспортного засобу, що охоплюють період в 365 днів, згодом пришвидшать та зроблять дорожню перевірку універсальною.

(34) Відповідно до Директиви 88/599/ЄС ⁽³⁾, дорожні перевірки стосуються лише щоденного часу руху, щоденного періоду відпочинку та перерв. Коли цифрові записуючі пристрої будуть запроваджені, дані про водія та про транспортний засіб будуть зберігатися в електронному вигляді, а отже такі дані зможуть підлягати електронній оцінці безпосередньо на місці. Таким чином, з часом, це має спростити проведення простих перевірок під час регулярного та скороченого щоденного періоду відпочинку, а також під час регулярних та скорочених щотижневих періодів відпочинку та відпочинку як компенсації.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999, С. 23.

⁽²⁾ Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄС) № 3820/85 і Директиви Ради 91/439/ЄС та припиняє дію Директиви Ради 76/914/ЄС (ОВ L 226, 10.9.2003, С. 4). Директива із змінами, внесеними Директивою 2004/66/ЄС (ОВ L 168, 1.5.2004, С. 35).

⁽³⁾ Директива Ради 88/599/ЄС від 23 листопада 1988 року щодо стандартної процедури перевірки для імplementації Регламенту (ЄС) № 3820/85 щодо гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту, та Регламенту (ЄС) № 3821/85 щодо реєстраційних пристроїв в автомобільному транспорті (ОВ L 325, 29.11.1988, С. 55).

(35) Досвід показує, що дотримання положень цього Регламенту, а зокрема щодо максимального часу роботи за двотижневий період, не може бути впроваджено, доки не запроваджені належні та ефективні дорожні перевірки стосовно всього цього періоду.

(36) Застосування положень законодавства щодо цифрових тахографів повинно відповідати цьому Регламенту, щоб досягти максимальної ефективності під час проведення контролю та впровадження певних соціальних положень для автомобільного транспорту.

(37) Для чіткості розуміння та раціоналізації, Регламент (ЄЕС) № 3820/85 скасована та замінена цим Регламентом,

УХВАЛИЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ВСТУПНІ ПОЛОЖЕННЯ.

Стаття 1

Цей Регламент затверджує правила щодо часу руху, перерв та часу відпочинку для водіїв, задіяних в перевезеннях товарів та пасажирів на автошляхах з метою гармонізації умов конкуренції серед різних видів перевезень всередині країни, особливо що стосується дорожньо-транспортного сектору, та покращення умов праці та дорожньої безпеки. Цей Регламент також має на меті сприяти проведенню моніторингу, впровадженню відповідної практики державами-членами та покращувати робочу практику в дорожньо-транспортному секторі.

Стаття 2

1. Цей Регламент стосується перевезень автомобільним транспортом:

- (a) товарів, де максимально можлива вага транспортного засобу, включаючи масу будь-якого причепа, чи напівпричепа, перевищує 3,5 тонни, чи
- (b) пасажирів транспортними засобами, які сконструйовані чи спеціально пристосовані для перевезення більше 9 осіб, включаючи водія, та призначені для цієї цілі.

2. Цей Регламент повинен застосовуватись незалежно від країни реєстрації транспортного засобу, щодо перевезень, які проходять шляхами:

- (a) виключно всередині Співтовариства, чи
- (b) між Співтовариством, Швейцарською Конфедерацією та державами-учасницями Угоди щодо ЄЕА.

3. АЕТР застосовується замість цього Регламенту до міжнародних дорожньо-транспортних перевезень в тих місцевостях, котрі не належать до територій, згаданих в частині 2, до:

(a) транспортних засобів, зареєстрованих в Співтоваристві чи країнах, котрі є учасниками Договору АЕТР, протягом всього шляху;

(b) транспортних засобів, зареєстрованих в третій країні, котра не є членом Договору АЕТР, лише для тієї частини шляху, який лежить на території Співтовариства чи держав-учасниць Договору АЕТР.

Положення АЕТР узгоджуються з положеннями Регламенту, щоб головні положення цього Регламенту застосовувались через АЕТР безпосередньо до таких транспортних засобів у будь-якій частині шляху в межах Співтовариства.

Стаття 3

Цей Регламент не застосовується до автоперевезень:

- (a) транспортними засобами для перевезення пасажирів регулярними рейсами, де маршрут, що обслуговується відповідною службою не перевищує 50 кілометрів;
- (b) транспортними засобами, максимальна швидкість яких не перевищує 40 кілометрів на годину;
- (c) транспортними засобами, що знаходяться у власності або орендуються без водія збройними силами, органами цивільної оборони, пожежною службою та службами, відповідальними за підтримання громадського порядку, коли перевезення відбувається як наслідок завдань, поставлених цим службам, та відбувається під їхнім контролем.
- (d) транспортними засобами, включаючи транспортні засоби, що використовуються в некомерційних перевезеннях гуманітарної допомоги, яка використовується у надзвичайний стан чи під час проведення рятувальних операцій;
- (e) спеціальними транспортними засобами, що використовуються в медичних цілях.;
- (f) спеціальними аварійно-транспортними засобами, що працюють в радіусі 100 кілометрів від їхньої бази;
- (g) транспортними засобами, що проходять дорожнє тестування для подальшого технічного вдосконалення, ремонту чи обслуговування, та нові чи відремонтовані транспортні засоби, які ще не пройшли технічне обслуговування;
- (h) транспортними засобами чи сукупністю транспортних засобів з максимально допустимою масою не більше, як 7,5 тон, що використовуються для некомерційних перевезень товарів;
- (i) комерційні автомобілі, що мають історичне значення відповідно до законодавства держав-членів, в яких вони використовуються, та які використовуються для некомерційного перевезення пасажирів та товарів;

Стаття 4

Для цілей цього Регламенту використовуються такі визначення:

(а) «перевезення автомобільним транспортом» означає будь-який рейс, який здійснюється цілком або частково на дорогах, відкритих для осіб на транспортному засобі, завантаженому чи ні, який використовується для перевезення пасажирів чи товарів;

(б) «транспортний засіб» означає механічний транспортний засіб, трактор, причеп або напівпричеп чи сукупність цих транспортних засобів, визначених таким чином:

- «механічний транспортний засіб» – будь-який самохідний транспортний засіб, що пересувається по дорозі, та зазвичай використовується для перевезення пасажирів чи товарів, крім транспортного засобу, що постійно пересуваються залізничною колією.

- «трактор» – будь-який самохідний транспортний засіб, що пересувається шляхом, та спеціально призначений для того, щоб тягнути, штовхати чи рухати причепа, напівпричепа, інструменти чи обладнання, крім транспортного засобу, що постійно пересуваються по залізничній колії,

- «причеп» – будь-який транспортний засіб, призначений для з'єднання з механічним транспортним засобом чи трактором,

- «напівпричеп» – причеп без переднього мосту, з'єднаний таким чином, щоб значна частина його маси чи маси його вантажу розподілялась на трактор чи механічний транспортний засіб;

(с) «водій» означає будь-яку особу, яка керує транспортним засобом навіть протягом короткого періоду часу, чи яку перевозять у транспортному засобі, до чийх обов'язків входить у разі необхідності керувати транспортним засобом;

(д) «перерва» означає будь-який період, протягом якого водій може не керувати транспортним засобом чи не виконувати будь-яку іншу роботу і використовувати його виключно для відпочинку;

(е) «інша робота» означає всю діяльність, що визначена як робочий час в пункті а статті 3 Директиви № 2002/15/ЄС крім «руху», та вміщує будь-яку роботу для того ж чи іншого роботодавця, в межах чи поза межами транспортного сектору;

(ф) «відпочинок» означає будь-який безперервний період часу, протягом якого водій може вільно використовувати свій час;

(г) «щоденний період відпочинку» означає щоденний період, протягом якого водій може вільно використовувати свій час, а також передбачає «постійний щоденний період відпочинку» та «скорочений щоденний період відпочинку»

- «постійний щоденний період відпочинку» означає будь-який період відпочинку щонайменше – 11 годин. Альтернативно, цей постійний щоденний період для відпочинку може бути розділений на два періоди, перший, повинен бути безперервним з тривалістю щонайменше 3 години та другий – безперервний період щонайменше 9 годин,

- «скорочений період відпочинку» означає будь-який період відпочинку щонайменше 9 годин, але менше ніж 11 годин;

(h) «щотижневий період для відпочинку» означає щотижневий період, протягом якого водій може вільно використовувати свій час, а також передбачає «постійний щотижневий період відпочинку» та «скорочений щотижневий період відпочинку»

- «постійний щотижневий період відпочинку» означає будь-який період відпочинку щонайменше 45 годин,

- «зменшений щотижневий період відпочинку» означає будь-який період відпочинку, менше ніж 45 годин, які можуть бути скороченими мінімально до 24 послідовних годин, у відповідності до умов, зазначених у пункті б статті 8;

(i) «тиждень» означає період часу між 00 годин 00 хвилин понеділка та 24 годин 00 хвилин неділі;

(j) «час руху» означає тривалість зареєстрованого руху:

- автоматичним чи напівавтоматичним записуючим обладнанням як визначено в додатку 1 та Додатку ІВ Директиви (ЄС) № 3821/85, чи

- від руки, як вимагається пунктом 2 статті 16 Директиви (ЄС) № 3821/85;

(к) «щоденний період роботи» означає загальну кількість накопиченого часу руху між кінцем одного щоденного періоду відпочинку та початком наступного щоденного періоду відпочинку чи між щоденним періодом відпочинку та щотижневим періодом відпочинку;

(l) «щотижневий період роботи» означає загальну кількість накопиченого часу руху протягом тижня;

(m) «максимально допустима маса» означає максимальну дозволена робочу завантаженість транспортного засобу, при повному завантаженні;

(n) «регулярні пасажирські послуги» означають національні та міжнародні послуги, як зазначено у статті 2 Регламенту Ради (ЄС) № 684/92 від 16 березня 1992 року щодо загальних правил для міжнародних перевезень пасажирів автобусами міського та міжнародного сполучення ⁽¹⁾;

(о) «екіпажне керування (транспортним засобом)» означає ситуацію, коли під час кожного періоду руху між будь-якими двома послідовними щоденними періодами відпочинку та щотижневого відпочинку, є щонайменше 2 водії, що керують транспортним засобом. Під час першої години комплектації екіпажу присутність іншого водія чи водіїв є додатковою, але для подальшого періоду вона є обов'язковою;

⁽¹⁾ ОВ L 74, 20.3.1992, С. 1. Регламент з останніми змінами, внесеними Актом про приєднання 2003 року.

(р) «підприємство із транспортних перевезень» означає будь-яку фізичну чи юридичну особу, асоціацію, групу людей без правосуб'єктності, комерційну чи некомерційну, чи будь-яку іншу офіційну установу, чи таку, що має правосуб'єктність чи залежна від певної установи, що має таку правосуб'єктність, котра приймає участь у перевезеннях заради оренди чи заради винагороди чи за власний рахунок;

(q) «період руху» означає накопичений час руху, коли водій починає рух після періоду відпочинку чи перерви, доки він не почне наступний період відпочинку чи не візьме перерву. Період руху може бути безперервним чи перерваним.

ГЛАВА II

ЕКІПАЖІ, ЧАС РУХУ, ПЕРЕРВИ ТА ПЕРІОДИ ВІДПОЧИНКУ

Стаття 5

1. Мінімальний вік для водіїв має бути 18 років.
2. Мінімальний вік для напарників водія має бути 18 років. Однак, держави-члени можуть зменшити мінімальний вік для напарників водіїв до 16 років, у тому випадку, якщо:
 - (a) перевезення здійснюється на території однієї держави-члена, у радіусі 50 кілометрів від місця стоянки транспортного засобу, включаючи територіальні одиниці, центр яких знаходиться у цьому радіусі;
 - (b) таке скорочення віку має на меті професійне навчання; та
 - (c) існує дотримання меж, встановлених правилами держав-членів у сфері зайнятості.

Стаття 6

1. Щоденний час роботи не повинен перевищувати 9 годин. Однак, щоденний час роботи може бути збільшений не більше ніж до 10 годин та не більше ніж двічі протягом тижня.
2. Щотижневий час роботи не повинен перевищувати 56 годин та не повинен дорівнювати максимальному щотижневому часу, зазначеному у Директиві 2002/15/ЄС.
3. Загальний накопичений час знаходження за кермом протягом будь-яких послідовних тижнів не повинен перевищувати 90 годин.
4. Щоденний та щотижневий період керування транспортним засобом повинен містити увесь час руху на території Співтовариства або третьої країни.

(5) Водій повинен зробити запис „інша робота” за будь-який час, проведений згідно до пункту (e) статті 4 також, а також за час, проведений, проведений під час керування транспортним засобом в комерційних цілях, але що не належать до сфери застосування цього Регламенту, а також зробити запис про будь-який період діяльності згідно до пункту (c) частини 3 статті 15 Директиви (ЄЭС) № 3821/85 з моменту останнього щотижневого або щоденного відпочинку. Цей реєстраційний запис здійснений власноручно на реєстраційному листі, роздрукований або отриманий під час маніпуляцій з реєстраційним обладнанням.

Стаття 7

Після керування автотранспортом протягом чотирьох з половиною годин водій повинен безперервно відпочити не менше 45 хвилин, якщо він не використовує час відпочинку. Така перерва може бути замінена 15-ти-хвилинною перервою, за якою слідує 30-ти-хвилинна перерва, кожна з яких розподілена протягом періоду таким чином, щоб це відповідало положенням першої частини.

Стаття 8

1. Водій має використовувати щоденний та щотижневий час відпочинку.
2. В межах кожного 24-х годинного періоду з моменту останнього щоденного відпочинку, водій повинен скористатись наступним щоденним відпочинком. У випадку, коли частина щоденного часу відпочинку у межах 24-ого періоду становить щонайменше 9 годин але менше 11 годин, то щоденний період відпочинку розглядається як скорочений щоденний період відпочинку.
- (3) Щоденний період відпочинку може бути збільшений для того, щоб скласти постійний щотижневий період відпочинку або скорочений щотижневий період відпочинку.
- (4) Водій може мати щонайбільше три зменшених щоденних періодів відпочинку протягом будь-яких двох щотижневих періодів відпочинку.
- (5) Шляхом часткового відступу від частини 2, протягом 30 годин з моменту закінчення щоденного або щотижневого періоду відпочинку водій, що входить до екіпажу транспортного засобу повинен взяти новий щоденний період відпочинку не менше 9 годин.
- (6) Протягом будь-яких послідовних двох тижнів водій повинен взяти щонайменше:
 - два повних щотижневих періоди відпочинку, або
 - один повний щотижневий період відпочинку та один скорочений щотижневий період відпочинку повинен дорівнювати щонайменше 24 годинам. Однак, скорочення повинно компенсуватись еквівалентним періодом відпочинку, взятого перед кінцем третього тижня, що слідує за вищезгаданим тижнем, про який йдеться мова.

Щотижневий період відпочинку повинен розпочатись не пізніше ніж наприкінці шостого 24-годинного періоду від кінця попереднього щотижневого періоду відпочинку.

7. Будь-який відпочинок, взятий як компенсація за зменшений щотижневий період відпочинку, повинен бути приєднаний до іншого періоду відпочинку, що становитиме не менше 9 годин.

8. Яке б місце водій не обрав, щоденні періоди відпочинку та скорочені щотижневі періоди відпочинку за межами бази можуть здійснюватись безпосередньо у транспортному засобі, так як там є усі необхідні умови для сну для кожного водія, а сам транспортний засіб в цей час рухатись не буде.

9. Щотижневий період відпочинку, який припадає на час між двома тижнями, може приєднуватися до будь-якого тижня, але не до цих двох.

Стаття 9

1. Шляхом часткового відступу від статті 8, якщо водій супроводжує транспортний засіб, який транспортується паромним шляхом або залізницею, він має повний щоденний період відпочинку. При цьому даний період може бути перервано не більш ніж двічі на іншу діяльність, сукупний час якої не повинен перевищувати 1 години. Протягом цього повного щоденного періоду відпочинку водій повинен мати доступ до койки або спального місця.

2. Відповідно до цього Регламенту, будь-який час, проведений у подорожі до місця розташування транспортного засобу, щоб прийняти керування ним, чи час повернення з такого місця розташування, коли автотранспортний засіб не знаходиться ні вдома у водія, ні у сервісному центрі роботодавця, де зазвичай знаходиться водій, не може вважатись періодом відпочинку чи перервою до тих пір поки водій не буде знаходитись на паромі, чи в поїзді і не матиме доступу до койки або спального місця.

2. Будь-який час, проведений водієм під час керування транспортним засобом, який не належить до сфери застосування цього Регламенту, до місця розташування транспортного засобу, що належить до сфери застосування цього Регламенту, коли автотранспортний засіб не знаходиться ані вдома у водія, ані в сервісному центрі роботодавця, де зазвичай знаходиться водій, слід вважати як іншу роботу.

ГЛАВА III ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ КОМПАНІЇ, ЩО ЗАЙМАЄТЬСЯ ТРАНСПОРТНИМИ ПЕРЕВЕЗЕННЯМИ

Стаття 10

1. Власник компанії, що займається транспортними перевезеннями не має право надавати водіям, що працюють на нього або спеціально найняті, жодної додаткової платні, навіть у формі бонусів або додаткової зарплатні, за пройденою відстань та/або кількість доставлених товарів, якщо така платня може якимось чином створювати загрозу для дорожньої безпеки та/або сприяє порушенню норм цього Регламенту.

2. Власник компанії, що займається транспортними перевезеннями, повинен організувати роботу водіїв у відповідності з положеннями частини I таким чином, щоб водії виконували положення Регламенту (ЄС) № 3821/85 та глави II цього Регламенту. Власник компанії повинен належним чином проінструувати водія та здійснити обов'язкові перевірки, щоб переконатись в дотриманні вимог Регламенту (ЄС) № 3821/85 і глави II цього Регламенту.

3. Власник компанії, що займається транспортними перевезеннями повинен відповідати за порушення, скоєне водіями транспортних засобів компанії, навіть якщо порушення були скоєні на території іншої держави-члена або третьої країни.

Без шкоди праву держав-членів притягувати до повної відповідальності транспортну компанію, держави-члени можуть встановлювати часткову відповідальність за порушення компанію-власника транспортного засобу частини I та 2. Держави-члени можуть вважати будь-які свідчення, що підтверджують той факт, що транспортна компанія не може нести відповідальність належним чином за скоєне порушення.

2. Компанії-власники транспортного засобу, відправники вантажу, фрахтувальники експедиторів, тур оператори, основні підрядники, та субпідрядники, агенції, що займаються підбором водіїв повинні забезпечити відповідність умов роботи за контрактом цьому Регламенту.

5. (a) Компанія-власник транспортного засобу, яка використовує транспортні засоби, оснащені записуючим обладнанням, відповідно додатку IV Регламенту (ЄС) № 3821/85, та належить до сфери застосування цього Регламенту, повинна:

(i) гарантувати зняття всіх даних, що записуються з певної одиниці автотранспортного засобу та з водійської картки так часто, як це встановлено державою-членом, та гарантувати частіше зняття відповідних даних з метою надання повної інформації відносно вже виконаних дій та для дій, що виконуються;

(ii) гарантувати зняття всіх даних, що записуються з певної одиниці автотранспортного засобу та з водійської картки, які зберігаються щонайменше протягом 12 місяців після запису, та прямо чи опосередковано надавати такі записи за запитом посадової особи, що здійснює перевірку чи за згодою компанії-власника транспортного засобу;

(b) для цілей цього пункту «зняття інформації» слід трактувати у відповідності до визначення, що надається у додатку IV, главі I, підпункті (s) Регламенту (ЄС) № 3821/85;

(c) у відповідності до процедури, встановленої в частині 2 статті 24, Комісія приймає рішення щодо максимального періоду, в межах якого відповідні дані повинні бути зняті відповідно до підпункту i пункту a.

ГЛАВА IV ВИНЯТКИ

Стаття 11

Держава-член може передбачати збільшення мінімального часу перерв та періодів відпочинку, а також скорочення максимального часу керування автотранспортом, у порівнянні зі строками, передбаченими статтями 6-9 у випадку, коли весь рейс здійснюється в межах території держави-члена. Таким чином, держави-члени повинні прийняти до відома відповідні колективні чи інші угоди між соціальними партнерами. Однак, цей Регламент повинен застосовуватись і до водіїв, задіяних у міжнародних транспортних перевезеннях.

Стаття 12

При умові, що дорожня безпека, таким чином, не піддається ризикові і для уможливлення досягнення транспортним засобом придатного місця зупинки, водій може відступити від положень статей 6 - 9 такою мірою, за якої можливо гарантувати безпеку людей, транспортного засобу або вантажу. Водій повинен вказати причину таких дій письмово на папері для відповідних записів реєстраційного обладнання або на роздрукованому бланку із записуючого обладнання, або у супровідному листі. Найпізніший термін для цього – прибуття до придатного місця зупинки.

Стаття 13

1. При умові, що цілям, викладеним у статті 1 не завдається шкода, кожна держава-член може надавати на розгляд винятки до статей 5 – 9 і впроваджувати такі винятки щодо індивідуальних умов праці на власній території або, за згодою залучених держав, на території іншої держави-члена та застосовується до перевезень такими транспортними засобами:

(a) транспортні засоби, що знаходяться у власності або оренднуються без водія, органами державної влади, для здійснення автоперевезень, які не створюють конкуренції приватним транспортним компаніям;

(b) транспортні засоби, що знаходяться у власності або оренднуються без водія, сільськогосподарськими, садівничими, лісницькими, аграрними та рибальськими компаніями для транспортування товарів, як частини їх приватної підприємницької діяльності в радіусі 100 кілометрів від місця розташування вказаних підприємств;

(c) сільськогосподарські трактори і лісницькі трактори, що використовуються в сфері сільського господарства та лісництва в радіусі 100 кілометрів від місця розташування вказаних підприємств, які мають у власності, винаймають або оренднують транспортний засіб;

(d) транспортні засоби або сукупність транспортних засобів з максимально дозволеною вагою, що не перевищує 7,5 тонн, використовуються:

- універсальними постачальниками послуг, як визначено в частині 13 статті 2 Директиви 97/67/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 грудня 1997 відповідно до загальних правил розвитку внутрішнього ринку поштових служб Співтовариства та покращення якості обслуговування⁽¹⁾, та доставки товарів, як частина універсального обслуговування або

- для перевезень матеріалів, обладнання або механізмів та деталей машин для потреб водія в ході його роботи.

Ці транспортні засоби використовуватись тільки в радіусі 50 кілометрів від місця розташування компанії, і за умови, що керування транспортними засобами не є основним видом діяльності водія;

(e) транспортні засоби, що працюють виключно на території островів, територія яких не перевищує 2300 квадратних кілометрів, які не мають сполучення з іншою частиною національної території мостом, бродом або тунелем, відкритим для автотранспорту;

(f) транспортні засоби, що використовуються для перевезення товарів в радіусі 50 кілометрів від місця розташування компанії та пересуваються на природному або зрідженому газі або електричному струмі, максимальна дозволена маса яких, включаючи масу причепа чи напівпричепа не перевищує 7,5 тонн;

(g) транспортні засоби що використовуються для навчання та перевірки навиків водіїв з метою отримання водійського посвідчення чи сертифікату професійної придатності за умови, якщо вони не використовуються для комерційних перевезень товарів та пасажирів;

(h) транспортні засоби, що використовуються у взаємодії з службами комунального господарства, МНС, службами, службами дорожнього обслуговування та контролю, службами по збору та знищенню сміття, службами телеграф- телефонного зв'язку, теле- радіомовлення;

(i) транспортні засоби, розраховані на 10 – 17 сидячих місць, що використовуються виключно для некомерційного перевезення пасажирів;

(j) спеціалізовані транспортні засоби, що транспортують цирки та обладнання для ярмарок;

(k) спеціально підігнані мобільні проектні транспортні засоби, головна мета яких полягає в навчальних зразках у нерухомому стані;

(l) транспортні засоби, що використовуються перевезення молока з ферм та повернення на ферми молочних контейнерів або молокопродуктів, що призначені для годування худоби;

(m) спеціалізовані транспортні засоби, що перевозять гроші та/або коштовності;

(n) транспортні засоби, що перевозять тваринні відходи або залишки, що не придатні для людського споживання;

(o) транспортні засоби, що використовуються виключно на дорогах всередині вантажних терміналів як портів, міжпортів та залізничних терміналів;

(p) транспортні засоби, що використовуються для перевезення худоби з ферм до місцевих ринків і навпаки, з ринків до місцевих боєнь худоби в радіусі до 50 кілометрів.

2. Держави-члени інформують Комісію щодо винятків, встановлених у частині 1, а також Комісія повинна інформувати інших держав-членів про вищевказане.

⁽¹⁾ ОВ L 15, 21.1.1998, С. 14. Директива з останніми змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003, С. 1).

3. За умови відсутності шкоди цілям, визначеним статтею 1, та забезпечення належного захисту водіїв, держава-член може після ухвалення Комісією впровадити на власній території незначні відступи від цього Регламенту для транспортних засобів, що використовуються на певних територіях з густотою населення менше ніж 5 осіб на квадратний кілометр, в таких випадках:

- регулярних внутрішніх пасажирських послуг, розклад яких затверджений компетентними органами (у кожному випадку відступ може стосуватись лише перерв) та
- внутрішніх операцій з автоперевезень за власний рахунок або за орендну плату та винагороду, які не мають ніякого відношення до єдиного ринку та потрібні для підтримки певних промислових секторів на території, де положення щодо розповсюдження відступів від цього Регламенту встановлюють радіус до 100 кілометрів.

Здійснення автоперевезень відповідно до цього відступу може включати подорож до місцевості з густотою населення 5 чи більше осіб на квадратний кілометр, лише для завершення або розпочинання рейсу. Будь-які такі заходи будуть пропорційні за їх природою та можливостями.

Стаття 14

1. За умови відсутності шкоди цілям, визначеним статтею 1, після отримання дозволу Комісії держави-члени можуть впроваджувати пільги щодо застосування статей 6 – 9 стосовно здійснення транспортних перевезень за надзвичайних обставин.

2. У термінових випадках держави-члени можуть робити тимчасові винятки у період, що не перевищує 30-ти денний термін. За таких обставин Комісією негайно про такі дії.

3. Комісія має повідомити інших держав-членів щодо будь-яких винятків, встановлених відповідно до цієї статті.

Стаття 15

Держави-члени гарантують, що водії транспортних засобів, згаданих у пункті а статті 3, дотримуються національних правил, які забезпечують відповідний захист в терміні дозволеного часу руху та обов'язкових перерв та періодів відпочинку.

ГЛАВА V

ПРОЦЕДУРИ КОНТРОЛЮ ТА САНКЦІЇ

Стаття 16

1. У разі, коли на транспортний засіб не було встановлено записуючого обладнання у відповідності з Регламентом (ЄЕС) № 3821/85, застосовуються норми, закріплені у частинах 2 та 3 цієї статті:

- (а) регулярні національні пасажирські перевезення та

- (б) регулярні міжнародні пасажирські перевезення, чії дорожні термінали розташовані на відстані 50 кілометрів по прямій від кордону між двома державами-членами та чия довжина маршруту не перевищує 100 кілометрів.

2. Розклад руху та список обов'язків має бути підготовлений транспортною компанією, в якому мають бути зазначені для кожного водія окремо: прізвище водія, місце його розташування та розклад, підготовлений заздалегідь у відповідності до різних періодів керування, інших видів роботи, відпочинку та придатності.

Кожний водій, призначений на рейс чи перевезення, зазначене у частині 1, повинен мати витяг зі списку обов'язків та копію розкладу руху.

3. Список обов'язків повинен:

- (а) включати всі докладні відомості, зазначені в пункті 2 на мінімальний період, що тривав 28 днів; такі докладні відомості повинні бути оновлюватись кожний певний період часу, тривалість якого не повинна перевищувати один місяць;
- (б) бути підписаний головою транспортної компанії чи уповноваженою особою, яка може виступати від імені голови;
- (с) зберігатись транспортною компанією протягом одного року після закінчення періоду, який він охоплює. Транспортна компанія повинна надати витяг зі списку обов'язків водіям на відповідний запит; та
- (д) бути виписаним та переданим на запит уповноваженої особи, що здійснює перевірку.

Стаття 17

1. Держави-члени, використовуючи стандартну форму, регламентовану Рішенням 93/173/ЄЕС⁽¹⁾, надають необхідну інформацію Комісії, щоб забезпечити складання звіту щодо застосування цього Регламенту чи Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 та забезпечувати розвиток у галузях, що розглядаються.

2. Така інформація надається Комісії не пізніше 30 вересня наступного року по закінченні відповідного дворічного періоду.

3. Звіт містить інформацію про застосування винятків, зазначених у статті 13.

4. Комісія направляє звіт до Європейського Парламенту та Ради протягом 13 місяців після закінченні відповідного дворічного періоду.

⁽¹⁾ ОВ L 72, 25.3.1993, С. 33.

Стаття 18

Держави-члени ухвалюють необхідні положення для імплементації цього Регламенту.

Стаття 19

1. Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, що застосовуються за порушення цього Регламенту та Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 та вживають всі необхідні заходи для забезпечення їх впровадження. Такі санкції мають бути ефективними, пропорційними, переконливими та справедливими. Жодне порушення цього Регламенту та Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 не повинно тягнути за собою більше однієї санкції. Держави-члени повідомляють Комісію щодо заходів та правил санкцій у термін, визначений у другому пункті статті 29. В свою чергу Комісія інформує про це держави-члени.

2. Держава-член надає можливість компетентним органам накладати стягнення на компанію та/або водія за здійснене порушення цього Регламенту, виявленого на його території, стягнення за яке не накладалось навіть якщо порушення було скоєно на території іншої держави-члена чи будь-якої третьої країни.

Як виняток, де виявлені порушення:

- такі, що не вчинені на території держави-члена, та
- такі, що вчинені компанією-перевізником заснованою, або водієм, зайнятість якого зареєстрована, в іншій державі-члені або у третій країні,

держава-член може до 1 січня 2009 року, замість санкції відмітити факти порушень у компетентних органах держави-члена або третьої країни, де зареєстровано підприємство з транспортних перевезень або за місцем реєстрації зайнятості водія.

3. Всякий раз, коли держава-член порушує справу або застосовує санкцію за певне правопорушення, вона повинна у письмовій формі повідомити про це водія.

4. Держави-члени мають гарантувати, щоб система пропорційних санкцій, які можуть включати штрафи, застосовувалась у випадках порушень цього Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 до частини підприємств, відправників вантажів, фрахтувальників експедиторів, туристичних операторів, підрядників та субпідрядників та агенцій, що займаються працевлаштуванням водіїв.

Стаття 20

1. Водій повинен зберігати будь-які докази, що надані державою-членом відповідно до накладених санкцій та порушення справ до того часу, поки те ж саме порушення цього Регламенту більше не буде тягнути за собою повторного судового розгляду чи санкції відповідно до цього Регламенту.

2. Водій повинен надати докази у відповідності до частини I на вимогу.

3. Водій, який працює у компанії або тимчасово залучений до роботи більш ніж на одному транспортному засобі, повинен надати достатню інформацію до кожної компанії, щоб надати можливість їй дотриматись правил відповідно до глави II.

Стаття 21

Для вирішення справ, які на думку держави-члена містять порушення цього Регламенту, що виявляється у піддаванні ризикові дорожню безпеку, вона (держава-член) надає повноваження відповідному компетентному органу, щоб останній міг затримати рух відповідного транспортного засобу на час встановлення причини порушення. Держави-члени примушують водія дотримуватись щоденних періодів відпочинку. Держави-члени, де вчинено порушення, також можуть відібрати, призупинити або скасувати дію ліцензії підприємства з транспортних перевезень, якщо компанія зареєстрована в державі-члені, або забрати, тимчасово призупинити або обмежити дію водійських прав водія. Комісія, діючи у відповідності до процедури, викладеної у частині 2 статті 24, має надавати рекомендації та керівні вказівки з метою подальшого узгодженого застосування цієї статті.

Стаття 22

1. Держави-члени допомагають одна одній щодо впровадження положень цього Регламенту та її узгодженого застосування.

2. Компетентні органи держав-членів регулярно здійснюють обмін інформацією, яка стосується:

(а) порушень правил, викладених у главі II, що було здійснено нерезидентами та будь-яких санкцій, що застосовувались у випадку порушення відповідних порушень;

(б) санкцій, що накладались у державі-члені на своїх громадян за такі порушення, що були порушені в інших державах-членах.

2. Держави-члени регулярно надають відповідну інформацію, що стосується національного тлумачення та впровадження цього Регламенту на адресу Комісії, яка в свою чергу робить таку інформацію доступною в електронному вигляді для інших держав-членів.

4. Комісія сприяє діалогові між державами-членами щодо національного тлумачення та впровадження цього Регламенту через Комітет, вказаний у частині I статті 24.

Стаття 23

Співтовариство вступає у будь-які переговори з третіми країнами, які можуть бути необхідними для впровадження цього Регламенту.

Стаття 24

1. Комісія діє за сприяння Комітету, створеного частиною 1 статті 18 Регламенту (ЄС) № 3821/85.

2. У випадку посилання на цю частину, застосовуються статті 3 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, беручи до уваги статтю 8.

3. Комітет встановлює свій внутрішній регламент.

Стаття 25

1. На вимогу держави-члена або за власною ініціативою Комісія повинна:

(a) вивчати випадки виникнення протиріч у застосуванні та примусовому виконанні будь-якого з положень цього Регламенту, та особливо стосовно часу керування транспортним засобом, перерв та періодів відпочинку;

(b) надавати пояснення положень цього Регламенту з метою відпрацювання однакового підходу.

2. У випадках, зазначених у частині 1, Комісія приймає рішення щодо рекомендованого підходу згідно з процедурою, зазначеною у частині 2 статті 24. Комісія повідомляє Європейський Парламент, Раду та держави-члени про своє рішення.

ГЛАВА VI

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ*Стаття 26*

Директива (ЄС) № 3821/85, таким чином, має такі зміни:

1. Стаття 2 замінюється таким:

"Стаття 2

Для вірного тлумачення положень цього Регламенту слід застосовувати визначення, викладені у статті 4 цього Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 травня 2006 року щодо гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламенту Ради (ЄС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98(*).

(*) OB L 102, 11.4.2006, С.1",

2. Частини 1, 2, 3 статті 3 замінюються таким:
"1. Записуюче обладнання встановлюється та використовується на транспортних засобах,

zareєстрованих в державах-членах та які використовуються для автоперевезень вантажів та пасажирів, крім транспортних засобів, згаданих у статті 3 цього Регламенту (ЄС) № 561/2006. Транспортні засоби, зазначені у пункті 1 статті 16 цього Регламенту (ЄС) № 561/2006 та транспортні засоби, які були звільнені від застосування такого обладнання згідно до Регламенту (ЄС) № 3820/85, але ще не звільнені згідно з Регламентом (ЄС) № 561/2006, повинні до 31 грудня 2007 року виконати вищевказані вимоги.

2. Держави-члени можуть звільнити від виконання цього Регламенту транспортні засоби, що згадані в частинах 1 та 3 статті 13 Регламенту (ЄС) № 561/2006.

3. Держави-члени після отримання відповідного дозволу Комісії, можуть звільнити від виконання цього Регламенту транспортні засоби, що використовуються для транспортних операцій, згаданих у статті 14 Регламенту (ЄС) № 561/2006. "

3. Частина 2 статті 14 замінюється таким:

"2. Підприємство має зберігати реєстраційні папери та роздруковані дані, всякий раз, коли роздруковані дані були зроблені згідно частини 1 статті 15, у хронологічному порядку та у чіткій формі як мінімум протягом року після їх використання та повинна надавати копії на вимогу водіїв, які в цьому зацікавлені. Підприємство має також надавати копії даних, що були завантажені з карт водіїв на вимогу водіїв, які в цьому зацікавлені, а також копії таких роздрукованих паперів. Реєстраційні папери, роздруковки та завантажені дані мають виконуватись або надаватись на вимогу представника органу влади, вповноваженого здійснювати перевірку. "

4. До статті 15 слід внести такі зміни:

- до частини 1 додається такий пункт:

"У випадку, якщо водійська карта пошкоджена, несправна або не знаходиться у водія, водій повинен:

(a) на початку рейсу, роздрукувати детальну інформацію про транспортний засіб, яким керує водій, та до якого водій повинен долучити роздруковану:

(i) деталі, які дозволяють ідентифікувати водія (прізвище, карта водія або номер водійських прав) з особистим підписом водія;

(ii) періоди, зазначені у частині 3, підпунктів b, c та d другої нумерації;

(b) по завершенню рейсу роздрукувати інформацію, що стосується відповідних періодів часу, записаних реєстраційним обладнанням, зробити записи щодо усіх періодів роботи, робото здатності та відпочинку з моменту друку з моменту початку подорожі у випадку відсутності жодних записів тахографу, а також зробити відмітку про деталі документу, що надають можливість водію відмітити наступні дані (прізвище, карта водія або номер водійських прав) з особистим підписом водія",

- частина 2, другий замінюється таким чином:

"Якщо через знаходження поза транспортним засобом у періоди часу, зазначені у підпунктах b, c та d частини 3 пункту 2, водій не може використовувати встановлене обладнання:

- (a) якщо транспортний засіб оснащений записуючим обладнанням у відповідності до Додатку I, слід чітко, без виправлень занести до реєстраційного паперу чи власноруч, чи автоматичним записом або іншим чином; або
- (b) якщо транспортний засіб оснащено записуючим обладнанням у відповідності до Додатку IV, слід власноручно занести до супровідних документів дані з реєстраційного обладнання.

У випадку, якщо екіпаж транспортного засобу, що має реєстраційне обладнання, налічує більш одного водія, то відповідно до Додатку IV, кожен водій повинен стежити за правильним знаходженням кожної особистої карти водія у відповідному слоті тахографу.",

- пункти b та c частини 3 замінюються наступним чином:

"(b) "інша робота" означає будь-яку діяльність окрім керування автотранспортом згідно до пункту a статті 3 Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2002 року щодо організації робочого часу осіб, що залучені до мобільних автотранспортних перевезень (*), а також будь-яка інша робота в інтересах того ж самого або іншого роботодавця в межах або за межами транспортного сектору, та позначається

таким чином  ;

(c) "придатність", визначене у пункті b статті 3 Директиви 2002/15/ЄС позначається таким чином



(*) ОВ L 80, 23.3.2002, С. 35.",

- частина 4 скасовується,

- частина 7 замінюється таким чином:

- "7. (a) Якщо водій керує транспортним засобом, оснащеним реєстраційним обладнанням у відповідності до Додатку I, водій повинен бути в змозі надати під час перевірки на вимогу інспектора:
- (i) реєстраційні папери за тиждень, що триває та за попередні 15 діб, під час яких водій керував автотранспортом;

(ii) за наявності карти водія, та

(iii) будь-який звіт, виконаний власноручно, та роздруковку, що була зроблена папери за тиждень, що триває та за попередні 15 діб, під час яких водій керував автотранспортом відповідно до цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006.

Однак, після 1 січня 2008 року періоди часу, що зазначені у підпунктах i та iii означають поточний день та 28 попередніх днів.

(b) Якщо водій керує транспортним засобом, оснащеним реєстраційним обладнанням у відповідності до Додатку IV, водій надає під час перевірки на вимогу інспектора:

(i) карту водія, власником якої він є;

(ii) будь-який звіт, виконаний власноручно, та роздруковку, що була зроблена папери за тиждень, що триває та за попередні 15 діб, під час яких водій керував автотранспортом відповідно до даного Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006, та

(iii) реєстраційні папери, що відповідають за той же період, який було зазначено у попередньому підпункті, протягом якого він керував автотранспортом, оснащеним реєстраційним обладнанням відповідно до Додатку I.

Однак, після 1 січня 2008 року періоди часу, що зазначені у підпункті ii означають поточний день та 28 попередніх днів.

(c) Уповноважена посадова особа може перевіряти відповідність Регламенту (ЄС) № 561/2006 шляхом аналізу реєстраційних паперів, даних на реєстраційному дисплеї або у друкованому вигляді, які були записані реєстраційним обладнанням або карти водія. У випадку неможливості вищевикладеного, інспектор може перевірити будь-які інші супровідні документи, які можуть підтвердити невідповідність наданих даних, деякі з тих, що зазначені у пунктах 2 та 3 статті 16. "

Стаття 27

До Регламенту (ЄС) № 2135/98 чином вносяться такі зміни:

1. Пункт a частини 1 статті 2 замінюється:

"1. (a) З 20-го дня після дня публікації Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до Регламенту Ради (ЄС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 (*) транспортні засоби, що вперше використовуються у перевезеннях слід оснастити реєстраційним обладнанням згідно з вимогами Додатку IV до Регламенту (ЄС) № 3821/85.

(*) ОВ L 102, 11.4.2006, С.1";

2. Частина 2 статті 2 чиним замінюється таким:
"2. Держава-член вживає необхідні заходи для уможливлення виготовувати карти водіїв щонайпізніше на 20-ий день після дня публікації Регламенту (ЄС) № 561/2006."

Стаття 28

Таким чином, Регламент (ЄС) № 3820/85 втрачає чинність та замінюється цим Регламентом.

„Незважаючи на це, частини 1, 2 та 4 статті 5 Регламенту (ЄС) № 3820/85 мають застосовуватись до строків, визначених частиною 1 статті 15 Директиви 2003/59/ЄС.

Стаття 29

Цей Регламент набирає чинності 11 квітня 2007 року, за винятком частини 5 статті 10, частин 3 та 4 статті 26 та статті 27, які набирають чинність 1 травня 2006 року.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та повинен прямо застосовуватись у всіх державах-членах.

Вчинено у Страсбурзі, 15 березня 2006 року.

За Європейський Парламент
Голова
J. BORRELL FONTELLES

За Раду
Голова
H. WINKLER