

Rozporządzenie 561/2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85

Dz.U.U.E.L.2006.102.1 z dnia 2006.04.11

Status: Akt obowiązujący

Wersja od: 22 maja 2024r. do: 30 grudnia 2024r.

ROZPORZĄDZENIE (WE) nr 561/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 15 marca 2006 r.

**w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85
(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71,

uwzględniając wniosek Komisji ,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu , w świetle wspólnego tekstu zaakceptowanego przez komitet pojednawczy dnia 8 grudnia 2005 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W dziedzinie transportu drogowego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego miało na celu harmonizację warunków konkurencji pomiędzy różnymi rodzajami transportu lądowego, w szczególności w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz poprawę warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy zapewnić i umacniać postęp w tych obszarach.

(2) Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego wymaga od Państw Członkowskich podjęcia środków, które ograniczą maksymalny tygodniowy czas pracy pracowników wykonujących czynności związane z przewozem.

(3) Z uwagi na ogólne sformułowania użyte w niektórych przepisach rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, dotyczących czasu prowadzenia pojazdem, przerw i okresów odpoczynku kierowców uczestniczących w

krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym na terytorium Wspólnoty, wystąpiły trudności w zakresie wykładni, stosowania, egzekwowania i monitorowania tych przepisów w jednolity sposób we wszystkich Państwach Członkowskich.

(4) Dla osiągnięcia celów tych przepisów i utrzymania zaufania do ich stosowania pożądane jest ich skuteczne i jednolite egzekwowanie. Potrzeba zatem zestawu jaśniejszych i prostszych przepisów, które będą łatwiejsze do zrozumienia, wykładni i stosowania dla branży transportu drogowego oraz organów odpowiedzialnych za egzekwowanie prawa.

(5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w zakresie warunków pracy nie powinny naruszać prawa pracodawców i pracowników do przyjęcia, w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników.

(6) Pożądane jest jasne zdefiniowanie zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia poprzez wyszczególnienie objętych nim głównych kategorii pojazdów.

(7) Niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do przewozów drogowych wykonywanych wyłącznie na terytorium Wspólnoty, albo pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

(8) Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe z dnia 1 lipca 1970 r. (AETR), wraz z późniejszymi zmianami, powinna nadal mieć zastosowanie do przewozu drogowego rzeczy i osób pojazdami zarejestrowanymi w dowolnym Państwie Członkowskim lub w państwie będącym stroną AETR, na całej trasie, gdy jest to przewóz pomiędzy Wspólnotą a państwem trzecim innym niż Szwajcaria lub państwami będącymi stronami porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym albo przewóz poprzez takie państwo. Niezbędna jest jak najszybsza zmiana AETR, najlepiej w ciągu dwóch lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, w celu dostosowania jej postanowień do niniejszego rozporządzenia.

(9) W przypadku przewozu drogowego wykonywanego pojazdami zarejestrowanymi w państwie trzecim niebędącym stroną AETR postanowienia AETR należy stosować do części trasy odbywanej na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR.

(10) Ponieważ przedmiot AETR wchodzi w zakres niniejszego rozporządzenia, Wspólnota jest właściwa w zakresie negocjowania i zawarcia tej Umowy.

(11) W przypadku gdy zmiana wewnętrznych przepisów Wspólnoty w tej dziedzinie spowoduje konieczność odpowiedniej zmiany Umowy AETR, Państwa Członkowskie powinny współdziałać na rzecz wprowadzenia takiej zmiany do Umowy AETR w możliwie najkrótszym terminie zgodnie z procedurą w niej przewidzianą.

(12) Wykaz wyłączeń należy zaktualizować w celu uwzględnienia postępu, jaki dokonał się w sektorze transportu drogowego w ostatnich dziewiętnastu latach.

(13) Aby ułatwić wykładnię i zapewnić jednolite stosowanie niniejszego rozporządzenia należy zdefiniować wszystkie podstawowe pojęcia. Ponadto należy podjąć starania w celu zapewnienia jednolitej wykładni i jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia przez krajowe organy nadzorcze. Definicja pojęcia "tydzień" zawarta w niniejszym rozporządzeniu nie powinna stać na przeszkodzie rozpoczęciu przez kierowców pracy w dowolnym dniu tygodnia.

(14) Aby zapewnić skuteczne kontrole przestrzegania przepisów, istotne jest, by właściwe organy były w stanie stwierdzić przy przeprowadzaniu kontroli drogowych oraz po upływie okresu przejściowego, czy w dniu kontroli oraz przez poprzedzające go 28 dni należycie przestrzegany był czas prowadzenia pojazdu i okresy odpoczynku.

(15) Podstawowe przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu powinny być jaśniejsze i prostsze, tak by umożliwić ich skuteczne i jednolite egzekwowanie przy pomocy tachografów cyfrowych, zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz niniejszego rozporządzenia. Ponadto w ramach stałego komitetu organy Państw Członkowskich odpowiedzialne za kontrolę powinny dążyć do osiągnięcia porozumienia co do sposobu stosowania niniejszego rozporządzenia.

(16) Zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 możliwe okazało się takie planowanie dziennych okresów prowadzenia pojazdu i przerw, które umożliwiało kierowcy prowadzenie pojazdu przez zbyt długi czas bez pełnej przerwy, co prowadziło do obniżenia poziomu bezpieczeństwa na drogach i pogorszenia warunków pracy kierowców. Należy zatem zapewnić, by przerwy dzielone były stosowane w sposób uniemożliwiający nadużycia.

(17) Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin. Ponieważ przepisy te gwarantują odpowiedni odpoczynek oraz uwzględniając doświadczenia z lat ubiegłych w zakresie wprowadzania w życie odpowiednich przepisów, nie jest już niezbędny system rekompensowania skrócenia dziennego okresu odpoczynku.

(18) Wiele przewozów drogowych na terytorium Wspólnoty obejmuje odcinki pokonywane promem lub koleją. Należy zatem ustalić jasne i odpowiednie przepisy dotyczące dziennych okresów odpoczynku i przerw przy wykonywaniu takich przewozów.

(19) Wobec wzrostu liczby transgranicznych przewozów rzeczy i osób pożądanym jest, w interesie bezpieczeństwa drogowego i polepszenia egzekwowania przepisów, aby kontrole drogowe i kontrole na terenie przedsiębiorstw obejmowały czas prowadzenia pojazdów, okresy odpoczynku i przerwy mające

miejsce w innych Państwach Członkowskich lub państwach trzecich oraz aby stwierdzały, czy odpowiednie przepisy były w pełni i prawidłowo przestrzegane.

(20) Odpowiedzialność przedsiębiorstw transportowych powinna zostać rozciągnięta przynajmniej na przedsiębiorstwa transportowe będące osobami prawnymi lub fizycznymi i nie powinna wykluczać postępowania przeciwko osobom fizycznym dopuszczającym się naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia, nakłaniającym do tego lub współdziałającym przy naruszeniach tych przepisów.

(21) Kierowcy pracujący dla kilku przedsiębiorstw transportowych powinni każdemu z nich dostarczać odpowiednich informacji, aby umożliwić im wykonanie ich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.

(22) W celu wspierania postępu społecznego oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego każde Państwo Członkowskie powinno zachować prawo do przyjęcia stosownych środków.

(23) Odstępstwa krajowe powinny odzwierciedlać zmiany w sektorze transportu drogowego oraz ograniczać się do tych elementów, które obecnie nie podlegają presji konkurencyjnej.

(24) Państwa Członkowskie powinny ustanowić przepisy dla pojazdów używanych do regularnych przewozów osób, których trasa nie przekracza 50 km. Przepisy te powinny zapewniać odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych okresów odpoczynku i przerw.

(25) W interesie skutecznego egzekwowania przepisów pożądanym jest, by wszystkie regularne krajowe i międzynarodowe przewozy osób podlegały kontroli przy użyciu standardowych przyrządów rejestrujących.

(26) Państwa Członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące kar stosowanych w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić ich wykonanie. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące. Wspólny zakres środków dostępnych Państwom Członkowskim powinien zawierać także możliwość unieruchomienia pojazdu w razie wykrycia poważnych naruszeń. Zawarte w niniejszym rozporządzeniu przepisy dotyczące kar lub postępowania nie powinny naruszać przepisów krajowych dotyczących ciężaru dowodu.

(27) W interesie przejrzystego i skutecznego egzekwowania przepisów pożądanym jest ujednolicenie przepisów dotyczących odpowiedzialności przedsiębiorstw transportowych i kierowców z tytułu naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia. Odpowiedzialność taka może mieć w Państwach Członkowskich charakter karny, cywilny lub administracyjny, zależnie od okoliczności.

(28) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest ustanowienie jasnych wspólnych przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw oraz okresów odpoczynku nie może być osiągnięty w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie, natomiast z uwagi na potrzebę podjęcia skoordynowanych działań, możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą

proporcjonalności określonej w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(29) Środki konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji .

(30) Ponieważ przepisy dotyczące minimalnego wieku kierowców zawarte są w dyrektywie 2003/59/WE i muszą zostać przetransponowane do 2009 r., niniejsze rozporządzenie powinno zawierać wyłącznie przepisy przejściowe dotyczące minimalnego wieku załóg.

(31) Rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 powinno zostać zmienione w celu jasnego określenia szczególnych obowiązków przedsiębiorstw transportowych i kierowców, a także w celu umocnienia pewności prawnej i ułatwienia egzekwowania przestrzegania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu i okresu odpoczynku w trakcie kontroli drogowych.

(32) Rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 powinno także zostać zmienione w celu zapewnienia pewności prawnej w odniesieniu do nowych terminów wprowadzenia tachografów cyfrowych oraz dostępności kart kierowców.

(33) Wprowadzenie urządzenia rejestrującego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2135/98, pozwalającego na elektroniczną rejestrację czynności kierowcy na jego karcie kierowcy przez okres 28 dni i ruchu pojazdu przez okres 365 dni, umożliwi w przyszłości szybszą i dokładniejszą kontrolę drogową.

(34) Dyrektywa 88/599/EWG przewiduje w ramach kontroli drogowych jedynie kontrolę dziennego czasu prowadzenia pojazdu, dziennych okresów odpoczynku oraz przerw. Wraz z wprowadzeniem cyfrowego urządzenia rejestrującego dane kierowcy i pojazdu będą zapisywane elektronicznie i pozwolą na przeprowadzenie na miejscu ich elektronicznej oceny. Z czasem powinno to umożliwić prostą kontrolę regularnego i skróconego dziennego okresu odpoczynku oraz regularnego i skróconego okresu odpoczynku tygodniowego, a także odpoczynku wyrównawczego.

(35) Doświadczenie wskazuje, że postanowienia niniejszego rozporządzenia, w szczególności dotyczące maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w okresie dwóch tygodni, są przestrzegane tylko wtedy gdy prowadzone są odpowiednie i skuteczne kontrole drogowe, odnoszące się do całego tego okresu.

(36) Stosowanie przepisów prawnych dotyczących tachografów cyfrowych powinno być, w celu osiągnięcia optymalnej skuteczności nadzorowania i egzekwowania niektórych przepisów socjalnych w transporcie drogowym, zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

(37) Dla zapewnienia przejrzystości i w celu racjonalizacji rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 powinno zostać uchylone i zastąpione niniejszym rozporządzeniem,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

PRZEPISY WPROWADZAJĄCE

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednoczenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez Państwa Członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym.

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu drogowego:

- a) rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony; lub
 - aa) od dnia 1 lipca 2026 r. - rzeczy w międzynarodowym transporcie drogowym lub kabotażowym, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 2,5 tony; lub
 - b) osób, pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

- a) wyłącznie na terytorium Wspólnoty; oraz
- b) pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

3. AETR stosuje się, w miejsce niniejszego rozporządzenia, do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi w ust. 2, do:

- a) pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami AETR, na całej trasie;
- b) pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR.

Przepisy AETR powinny zostać dostosowane do przepisów niniejszego rozporządzenia, tak aby główne przepisy niniejszego rozporządzenia miały zastosowanie, poprzez AETR, do takich pojazdów na każdym odcinku trasy na terytorium Wspólnoty.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego:

a) pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;

aa) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do:

2

(i) przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, lub

2

(ii) dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi,

wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy, a transport nie ma charakteru zarobkowego;

b) pojazdami o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nie przekraczającej 40 km/h;

c) pojazdami będącymi własnością sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, straży pożarnej i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego, lub wynajmowanych przez nie bez kierowcy, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą;

d) pojazdami używanymi w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratunkowych, w tym pojazdami używanymi w niehandlowym przewozie pomocy humanitarnej;

e) pojazdami specjalistycznymi używanymi do celów medycznych;

f) pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej poruszającymi się w promieniu 100 km od swej bazy;

g) pojazdami poddawanych próbom drogowym do celów rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdami nowymi lub przebudowanymi, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;

h) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używanymi do niehandlowego przewozu rzeczy;

ha) pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej - wraz z przyczepą lub naczepą - przekraczającej 2,5 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony, wykorzystywanymi do przewozu rzeczy, w przypadku gdy przewóz nie ma charakteru zarobkowego i jest wykonywany na potrzeby własne przedsiębiorstwa lub kierowcy, a prowadzenie pojazdu nie stanowi głównego zajęcia osoby prowadzącej pojazd.

i) pojazdami użytkowymi o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami państwa członkowskiego, w którym są użytkowane, wykorzystywanymi do niehandlowych przewozów osób lub rzeczy.

Artykuł 4

Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

a) "przewóz drogowy" oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy;

b) "pojazd" oznacza pojazd silnikowy, ciągnik, przyczepę lub naczepę albo zespół tych pojazdów, zdefiniowanych w następujący sposób:

– "pojazd silnikowy": pojazd z własnym napędem,

poruszający się po drogach, inny niż pojazdy stale poruszające się po szynach i zwykle używany do przewozu osób lub rzeczy,

– "ciągnik": pojazd z własnym napędem, poruszający się po drogach, inny niż pojazd stale poruszający się po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, urządzeń lub maszyn;

– "przyczepa": pojazd skonstruowany do sprzęgania go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;

– "naczepa": przyczepa bez przedniej osi sprzęgana w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru i ciężaru jej ładunku spoczywa na ciągniku lub pojeździe silnikowym;

c) "kierowca" oznacza osobę, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia w razie potrzeby;

d) "przerwa" oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;

e) "inna praca" oznacza czynności zdefiniowane jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, z wyjątkiem "prowadzenia pojazdu", włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim;

f) "odpoczynek" oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;

g) "dzienny okres odpoczynku" oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje "regularny dzienny okres odpoczynku" lub "skrócony dzienny okres odpoczynku":

– "regularny dzienny okres odpoczynku" oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny a druga co najmniej 9 godzin,

– "skrócony dzienny okres odpoczynku" oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin;

h) "tygodniowy okres odpoczynku" oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje "regularny tygodniowy okres odpoczynku" lub "skrócony tygodniowy okres odpoczynku":

– "regularny tygodniowy okres odpoczynku" oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin,

- "skrócony tygodniowy okres odpoczynku" oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin, który można, na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;
- i) "tydzień" oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę;
- j) "czas prowadzenia pojazdu" oznacza czas trwania czynności prowadzenia pojazdu zarejestrowany:
 - automatycznie lub półautomatycznie przez urządzenia rejestrujące określone w załącznikach I i IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85; lub
 - ręcznie, zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85;
- k) "dzienny czas prowadzenia pojazdu" oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;
- l) "tygodniowy czas prowadzenia pojazdu" oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;
- m) "dopuszczalna masa całkowita" oznacza maksymalną dopuszczalną roboczą masę pojazdu z pełnym ładunkiem;
- n) "regularne przewozy osób" oznaczają usługi regularne oraz szczególne usługi regularne zdefiniowane odpowiednio w art. 2 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 , zarówno krajowe, jak i międzynarodowe;
- na) "okazjonalne przewozy osób" oznaczają usługi okazjonalne zdefiniowane w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009, zarówno krajowe, jak i międzynarodowe;
- o) "załoga kilkuosobowa" oznacza sytuację, w której w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa;
- p) "przedsiębiorstwo transportowe" oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub związek lub grupę osób nieposiadającą osobowości prawnej, niezależnie od tego, czy działa zarobkowo, lub jednostkę państwową, niezależnie od tego, czy posiada ona osobowość prawną, czy też podlega organowi posiadającemu osobowość prawną, która zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe;
- q) "okres prowadzenia pojazdu" oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub przerwie do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany.
- r) "niehandlowy przewóz" oznacza każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz

który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową.

Rozdział II

ZAŁOGA, CZASY PROWADZENIA POJAZDU, PRZERWY I OKRESY ODPOCZYNKU

Artykuł 5

1. Minimalny wiek konduktorów wynosi 18 lat.
2. Minimalny wiek pomocników kierowców wynosi 18 lat.

Jednakże Państwa Członkowskie mogą obniżyć minimalny wiek pomocników kierowców do 16 lat, pod warunkiem że:

- a) przewóz drogowy wykonywany jest na terytorium jednego Państwa Członkowskiego w promieniu 50 km od miejsca, gdzie pojazd stacjonuje, w tym w obrębie lokalnych obszarów administracyjnych, których centrum leży w tym promieniu;
- b) obniżenie granicy wiekowej służy celom szkolenia zawodowego; oraz
- c) nie narusza to ograniczeń przewidzianych w krajowych przepisach prawa pracy Państwa Członkowskiego.

Artykuł 6

1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 9 godzin.

Jednakże dzienny czas prowadzenia pojazdu może zostać przedłużony do nie więcej niż 10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

2. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy ustalonego w dyrektywie 2002/15/WE.

3. Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć 90 godzin.

4. Dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia pojazdu na terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego.

5. Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE zgodnie z art. 34 ust. 5 lit. b) ppkt (iii) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 . Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

Artykuł 7

Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym cztery i pół godziny kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

Przerwę tę może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami akapitu pierwszego.

W przypadku kierowcy wykonującego okazjonalne przewozy osób przerwę, o której mowa w akapicie pierwszym, można również zastąpić dwiema przerwami, z których każda musi mieć długość co najmniej 15 minut, rozłożonymi w okresie prowadzenia pojazdu, o którym mowa w akapicie pierwszym, w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami akapitu pierwszego.

W przypadku pracy w załodze kilkuosobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

Artykuł 8

1. Kierowca korzysta z dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku.

2. W każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Jeśli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24 godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.

2a. Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego ani warunkom pracy kierowcy, kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób trwający co najmniej sześć kolejnych okresów 24 godzinnych może odstąpić od ust. 2 akapit pierwszy, korzystając raz z dziennego okresu odpoczynku w ciągu maksymalnie 25 godzin po zakończeniu poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku, pod warunkiem że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekracza siedmiu godzin. Zgodnie z tymi samymi warunkami odstępstwo to może być wykorzystane dwukrotnie w ramach pojedynczego okazjonalnego przewozu osób trwającego co najmniej osiem kolejnych okresów 24 godzinnych. Korzystanie z tego odstępstwa pozostaje bez uszczerbku dla maksymalnego wymiaru czasu pracy na podstawie mającego zastosowanie prawa.

3. Dzienny okres odpoczynku może zostać przedłużony do rozmiarów regularnego lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku.

4. Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

5. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 2, w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub

tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin.

6. W ciągu każdych kolejnych dwóch tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

a) dwa regularne tygodnio we okresy odpoczynku; lub

b) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych, licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy drogowe rzeczy może, poza państwem członkowskim siedziby, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których przynajmniej dwa będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku.

Do celów niniejszego ustępu uznaje się, że kierowca wykonuje międzynarodowe przewozy drogowe, jeżeli rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza państwem członkowskim siedziby pracodawcy i poza państwem swojego zamieszkania.

6a. W drodze odstępstwa od ust. 6 kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób może odroczyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów 24 godzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:

a) (uchylona);

b) po skorzystaniu z odstępstwa kierowca korzysta z:

(i) dwóch regularnych tygodniowych okresów odpoczynku; albo

(ii) jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 24 godziny. Skrócenie jest jednak rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia po zakończeniu okresu odstępstwa;

c) po dniu 1 stycznia 2014 r., jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące, zgodnie z wymogami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85; oraz

d) po dniu 1 stycznia 2014 r., w przypadku prowadzenia pojazdu w godzinach od 22.00 do 06.00, pojazd obsługuje załoga kilkuosobowa lub okres prowadzenia pojazdu określony w art. 7 zostaje skrócony do trzech godzin.

Komisja ściśle kontroluje korzystanie z niniejszego odstępstwa, by zapewnić utrzymanie bardzo rygorystycznych warunków bezpieczeństwa drogowego, zwłaszcza poprzez sprawdzanie, czy łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w okresie objętym odstępstwem nie jest zbyt długi. W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja sporządza sprawozdanie oceniające konsekwencje

odstępstwa w zakresie bezpieczeństwa drogowego oraz kwestii społecznych. Jeżeli Komisja uzna to za stosowne, zaproponuje zmianę niniejszego rozporządzenia w tym zakresie.

Komisja analizuje możliwości cyfryzacji formularza przejazdu, o którym mowa w art. 16 ust. 4, w kontekście szerszych wysiłków na rzecz cyfryzacji w sektorze transportu drogowego.

6b. Każde skrócenie tygodniowego okresu odpoczynku należy zrekompensować równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

W przypadku gdy wykorzystano dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 akapit trzeci, następny okres tygodniowego odpoczynku musi być poprzedzony okresem odpoczynku wykorzystywanym jako rekompensata za te dwa skrócone tygodniowe okresy odpoczynku.

7. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.

8. Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.

Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca.

8a. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, aby umożliwić im powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, w państwie członkowskim siedziby pracodawcy lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy w każdym okresie czterech kolejnych tygodni, tak aby wykorzystali oni przynajmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

Jednakże w przypadku gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.

Przedsiębiorstwo dokumentuje, w jaki sposób spełnia ten obowiązek, i przechowuje tę dokumentację w swoim lokalu oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych.

9. Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.

10. W terminie do dnia 21 sierpnia 2022 r. Komisja przeprowadza ocenę i poinformuje Parlament i

Radę, czy można przyjąć bardziej odpowiednie przepisy dotyczące kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób zdefiniowane w art. 2 pkt 4 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009.

Artykuł 8a

1. Komisja zapewnia, by kierowcy wykonujący drogowe przewozy rzeczy i osób mieli łatwy dostęp do informacji o bezpiecznych i chronionych parkingach. Komisja publikuje wykaz wszystkich parkingów, które zostały certyfikowane, tak aby zapewnić kierowcom odpowiednie:

- wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im,
- oświetlenie i widoczność,
- awaryjny punkt kontaktowy i procedury awaryjne,
- infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci,
- możliwości zakupu żywności i napojów,
- łączność umożliwiającą komunikację,
- zasilanie elektryczne.

Wykaz takich parkingów jest udostępniany na jednej urzędowej stronie internetowej i jest regularnie aktualizowany.

2. Komisja przyjmuje zgodnie z art. 23a akty delegowane w celu ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do obszarów wymienionych w ust. 1 i dotyczące procedur certyfikacji parkingów.

3. Wszystkie parkingi, które uzyskały certyfikację, mogą podawać informację, że zostały certyfikowane zgodnie z unijnymi normami i procedurami.

Zgodnie z art. 39 ust. 2 lit. c) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 państwa członkowskie mają zachęcać do tworzenia parkingów dla komercyjnych użytkowników dróg.

4. Do dnia 31 grudnia 2024 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat dostępności odpowiednich miejsc odpoczynku dla kierowców i bezpiecznych parkingów, a także na temat tworzenia bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych zgodnie z aktami delegowanymi, o których mowa w ust. 2. W sprawozdaniu tym można wymienić środki służące zwiększeniu liczby i poprawie jakości bezpiecznych i chronionych parkingów.

Artykuł 9

1. W drodze odstępstwa od art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, jeżeli:

- a) podróż jest zaplanowana na przynajmniej 8 godzin; oraz
- b) kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.

2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w centrum operacyjnym pracodawcy, w którym kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

3. Czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem nieobjętym zakresem niniejszego rozporządzenia do lub z pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako "inna praca".

Artykuł 9a

Do dnia 31 grudnia 2025 r. Komisja sporządzi i przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z oceny wykorzystania w państwach członkowskich systemów jazdy autonomicznej. W sprawozdaniu tym zwraca się szczególną uwagę na potencjalny wpływ tych systemów na przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku. W stosownych przypadkach sprawozdaniu temu towarzyszy wniosek ustawodawczy dotyczący zmiany niniejszego rozporządzenia.

Rozdział III

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

Artykuł 10

1. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości, szybkości dostawy lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia.

2. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców, o których mowa w ust. 1 w taki sposób, aby kierowcy ci mogli przestrzegać przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia.

Przedsiębiorstwo transportowe wydaje odpowiednie polecenia kierowcy i przeprowadza regularne kontrole przestrzegania przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II

niniejszego rozporządzenia.

3. Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub w państwie trzecim.

Bez uszczerbku dla prawa Państw Członkowskich do pociągnięcia przedsiębiorstw transportowych do pełnej odpowiedzialności, Państwa Członkowskie mogą uzależnić pociągnięcie do odpowiedzialności od naruszenia przez przedsiębiorstwo przepisów ust. 1 i 2. Państwa Członkowskie mogą wziąć pod uwagę wszelkie dowody wskazujące na to, że nie jest uzasadnione pociągnięcie przedsiębiorstwa transportowego do odpowiedzialności za popełnione naruszenie.

4. Przedsiębiorstwa, spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania kierowców zapewnią, aby uzgodnione umownie harmonogramy transportu były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia.

5.

a) Przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i wyposażonych w urządzenia rejestrujące zgodne z załącznikiem IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85:

i) zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy z częstotliwością określoną przez Państwo Członkowskie oraz wczytywanie odpowiednich danych częściej, tak aby zapewnić wczytanie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez to przedsiębiorstwo lub dla niego;

ii) zapewniają, aby wszystkie dane wczytane zarówno z jednostki pojazdowej jak i z karty kierowcy, były przechowywane przez co najmniej dwanaście miesięcy po ich zarejestrowaniu oraz, na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych, były dostępne, bezpośrednio albo na odległość, na terenie tego przedsiębiorstwa.

b) Do celów niniejszego ustępu pojęcie "wczytywanie danych" jest rozumiane zgodnie z definicją określoną w załączniku IB, rozdział I lit. s) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85.

c) Komisja może, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24 ust. 2, określić maksymalny okres, w którym zgodnie z lit. a) pkt i) należy wczytać odpowiednie dane.

Rozdział IV

WYJĄTKI

Artykuł 11

Państwo Członkowskie może przewidzieć dłuższe minimalne przerwy i okresy odpoczynku lub krótszy maksymalny czas prowadzenia pojazdu niż ustanowione w art. 6-9 w przypadku przewozów

drogowych wykonywanych w całości na jego terytorium. Państwo Członkowskie uwzględnia przy tym odpowiednie układy zbiorowe lub inne porozumienia pomiędzy partnerami społecznymi. Niemniej jednak przepisy niniejszego rozporządzenia nadal mają zastosowanie do kierowców uczestniczących w transporcie międzynarodowym.

Artykuł 12

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6-9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w wyjątkowych okolicznościach kierowca może także odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku.

Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny, pod warunkiem że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.

Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.

Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

Artykuł 13

1. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1, każde Państwo Członkowskie może wprowadzić wyjątki od przepisów art. 5-9 i uzależnić te wyjątki od spełnienia indywidualnych warunków na swoim terytorium lub, w porozumieniu z zainteresowanymi Państwami, na terytorium innego Państwa Członkowskiego, mające zastosowanie do następujących przewozów wykonywanych:

- a) pojazdami będącymi własnością organów publicznych, lub wynajmowanymi przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych;
- b) pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze,

ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa;

c) ciągnikami rolniczymi i leśnymi używanymi w działalności rolniczej lub leśnej, w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem lub użytkownikiem takiego pojazdu;

d) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych:

– przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych, lub

– do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy.

Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach lub po regionach oddalonych od pozostałej części terytorium kraju, o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km², które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych ani nie graniczą z żadnym innym państwem członkowskim.

f) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej, wraz przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 tony;

g) pojazdami używanymi do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;

h) pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;

i) pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niehandlowego przewozu osób;

j) specjalistycznymi pojazdami do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek;

k) specjalnie wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;

- l) pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych lub do odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce;
- m) specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;
- n) pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- o) pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe;
- p) pojazdami wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni w promieniu do 100 km.
- q) pojazdami lub zespołami pojazdów wykorzystywanymi przez przedsiębiorstwo budowlane do przewozu maszyn budowlanych w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;
- r) pojazdami wykorzystywanymi do dostarczania betonu towarowego.

2. Państwa Członkowskie poinformują Komisję o wyjątkach wprowadzonych zgodnie z ust. 1, a Komisja informuje o nich pozostałe Państwa Członkowskie.

3. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1 oraz przy zapewnieniu odpowiedniej ochrony kierowców, Państwo Członkowskie może, po zatwierdzeniu przez Komisję, wprowadzić na swoim własnym terytorium mniej znaczące wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia dla pojazdów używanych na wyznaczonych obszarach o gęstości zaludnienia poniżej 5 osób/km², w następujących przypadkach:

- regularnych krajowych przewozów osób, których rozkłady zostały zatwierdzone przez władze (w tym przypadku możliwe jest dopuszczenie wyjątków odnoszących się do przerw), oraz
- krajowych przewozów drogowych na potrzeby własne lub o charakterze zarobkowym, które nie mają wpływu na jednolity rynek oraz są potrzebne do utrzymania pewnych sektorów gospodarki na danym terytorium oraz gdy wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia ograniczają promień działania do 100 km.

Przewóz drogowy, którego dotyczy taki wyjątek może obejmować trasę do obszarów o gęstości zaludnienia 5 osób/km² lub wyższej, wyłącznie w celu zakończenia lub rozpoczęcia podróży. Wszelkie takie środki powinny być proporcjonalne w swym charakterze i zakresie.

Artykuł 14

1. O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art. 1, Państwa Członkowskie mogą, za zgodą Komisji, wprowadzić wyjątki od stosowania przepisów art. 6-9 w stosunku do działalności transportowej wykonywanej w wyjątkowych okolicznościach.

2. W pilnych przypadkach państwa członkowskie mogą zezwalać, w wyjątkowych okolicznościach,

na tymczasowe odstępstwa na okres nieprzekraczający 30 dni, które to odstępstwa muszą być należycie uzasadniane i niezwłocznie zgłaszane Komisji. Komisja niezwłocznie publikuje te informacje na ogólnodostępnej stronie internetowej.

3. Komisja informuje pozostałe Państwa Członkowskie o wszystkich odstępstwach, na które zezwolono zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 15

Państwa członkowskie zapewniają objęcie kierowców pojazdów, o których mowa w art. 3 lit. a), przepisami krajowymi zapewniającymi odpowiednią ochronę w zakresie dopuszczalnego czasu prowadzenia pojazdu oraz obowiązkowych przerw i okresów odpoczynku. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o odpowiednich krajowych przepisach mających zastosowanie do takich kierowców.

Rozdział V

PROCEDURY KONTROLNE I KARY

Artykuł 16

1. W przypadkach gdy pojazd nie wyposażono w urządzenie rejestrujące zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85, przepisy ust. 2 i 3 niniejszego artykułu mają zastosowanie do:

- a) regularnych krajowych przewozów osób; oraz
- b) regularnych międzynarodowych przewozów osób, których punkty końcowe zlokalizowane są w odległości 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma Państwami Członkowskimi i o długości trasy do 100 km.

2. Przedsiębiorstwa transportowe sporządzają rozkład jazdy oraz plan pracy zawierające w odniesieniu do każdego kierowcy nazwisko, miejsce bazy pojazdu oraz ustalony z góry harmonogram różnych okresów prowadzenia pojazdu, innej pracy, przerw i dyspozycyjności.

Każdy kierowca przydzielony do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 1, posiada wyciąg z planu pracy i kopię rozkładu jazdy.

3. Plan pracy:

- a) zawiera wszystkie dane wyszczególnione w ust. 2, co najmniej dla okresu obejmującego ostatnie 28 dni; dane te muszą być aktualizowane w regularnych odstępach czasu, nie rzadziej niż raz na miesiąc;
- b) jest podpisany przez kierownika przedsiębiorstwa transportowego lub osobę upoważnioną do reprezentowania go;
- c) jest przechowywany przez przedsiębiorstwo transportowe przez rok po upływie objętego nim okresu. Przedsiębiorstwo transportowe doręcza wyciągi z planu pracy zainteresowanym kierowcom na

ich żądanie; oraz

d) jest okazywany i przekazywany na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

4. Na potrzeby kontroli drogowych, do czasu udostępnienia cyfrowego formularza przejazdu, kierowca musi być w stanie uzasadnić korzystanie z odstępstw na podstawie art. 7 akapit trzeci oraz art. 8 ust. 2a i 6a poprzez:

a) posiadanie w pojeździe wypełnionego formularza przejazdu zawierającego informacje wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, za którego dostarczenie kierowcy przed każdym przejazdem odpowiedzialne jest przedsiębiorstwo transportowe; oraz

b) posiadanie w pojeździe papierowych lub elektronicznych kopii odnośnych formularzy przejazdu, które obejmują poprzednie 28 dni, a od dnia 31 grudnia 2024 r. - poprzednie 56 dni.

Obowiązek określony w lit. b) akapitu pierwszego przestaje mieć zastosowanie najpóźniej, gdy pojazd korzysta z tachografu umożliwiającego rejestrowanie rodzaju przewozu osób, o którym mowa w ust. 5.

W przypadku przewozów krajowych można korzystać z formularza przejazdu dla przewozów międzynarodowych, wskazując, że jest on wykorzystywany na potrzeby przewozu krajowego. Komisja może przyjąć akt wykonawczy, określający format formularza przejazdu dla przewozów krajowych w celu uproszczenia kontroli zgodności, w stosownych przypadkach. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.

Nie później niż do dnia 31 grudnia 2026 r. Komisja ocenia możliwości cyfryzacji formularza przejazdu dla kierowców wykonujących okazjonalne przewozy osób pod względem wykonalności, opłacalności oraz jej wpływu na egzekwowalność przepisów i warunki pracy kierowców, a w stosownych przypadkach przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wnioski ustawodawczy dotyczące odnośnej cyfryzacji.

Ocena ta obejmie opracowanie cyfrowego formularza przejazdu zawierającego informacje wymagane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1073/2009, aby umożliwić - przed rozpoczęciem przejazdu - elektroniczną rejestrację takich informacji w wielojęzycznym interfejsie, do którego przewoźnicy mają dostęp. W tym celu Komisja może także rozważyć możliwość opracowania jednego lub większej liczby nowych modułów systemu wymiany informacji na rynku wewnętrznym ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1024/2012 .

5. Aby zapewnić jednolite stosowanie i egzekwowanie art. 7 akapit trzeci oraz art. 8 ust. 2a i 6a Komisja, przy najbliższej okazji przeglądu rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 lub jakiegokolwiek aktu wykonawczego je zastępującego, a najpóźniej do dnia 23 listopada 2025 r., przyjmuje akty wykonawcze określające odpowiednie specyfikacje techniczne, które umożliwiają rejestrowanie i przechowywanie w tachografie danych dotyczących rodzaju przewozu osób, a mianowicie regularnego lub okazjonalnego przewozu osób. Datę rozpoczęcia stosowania tych aktów wykonawczych ustala się po konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami. Te akty

wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.

Artykuł 17

1. Państwa Członkowskie, posługując się znormalizowanym formularzem określonym decyzją 93/173/EWG , przekazują Komisji informacje niezbędne do sporządzania co dwa lata sprawozdania ze stosowania niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz postępów w tej dziedzinie.
2. Informacje te są przekazywane Komisji najpóźniej dnia 30 września roku następującego po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.
3. Sprawozdanie to zawiera informację dotyczącą zakresu, w jakim zastosowano wyjątki określone w art. 13.
4. Komisja przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w ciągu 13 miesięcy po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.

Artykuł 17a

Do dnia 31 grudnia 2028 r. Komisja sporządza sprawozdanie oceniające skutki przepisów niniejszego rozporządzenia odnoszących się do sektora okazjonalnych przewozów pasażerskich w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego oraz aspektów społecznych, w szczególności warunków pracy kierowców. Komisja przekazuje to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Jeżeli Komisja uzna to za stosowne, przedstawia odpowiednie wnioski ustawodawcze.

Artykuł 18

Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz przyjmują wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne i proporcjonalne do wagi naruszeń, jak wskazano w załączniku III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady , a także odstrasżające oraz niedyskryminujące. Żadne naruszenie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) nr 165/2014 nie może podlegać więcej niż jednej karze lub więcej niż jednemu postępowaniu. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych przepisach i środkach, a także o metodach i kryteriach oceny ich proporcjonalności ustalonych na szczeblu krajowym. Państwa członkowskie niezwłocznie powiadamiają o wszelkich późniejszych ich zmianach. Komisja informuje państwa członkowskie o tych przepisach i środkach oraz o wszelkich ich zmianach. Komisja zapewnia, by informacje te zostały opublikowane we wszystkich j ęzykach urzędowych Unii na specjalnej

ogólnodostępnej stronie internetowej zawierającej szczegółowe informacje na temat takich kar stosowanych w państwach członkowskich.

2. Państwo członkowskie upoważnia właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo lub kierowcę za naruszenie niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (UE) nr 165/2014 ujawnione na jego terytorium i za które nie nałożono jeszcze kary, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego.

W drodze wyjątku, gdy ujawniono naruszenie:

- które nie miało miejsca na terytorium danego Państwa Członkowskiego, oraz
- którego dopuściło się przedsiębiorstwo mające siedzibę lub kierowca zatrudniony w innym Państwie Członkowskim lub w państwie trzecim,

Państwo Członkowskie może do dnia 1 stycznia 2009 r. zamiast nałożenia kary powiadomić o takim naruszeniu właściwy organ w Państwie Członkowskim lub państwie trzecim, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę lub w którym zatrudniony jest kierowca.

3. W przypadku wszczęcia postępowania lub nałożenia kary przez Państwo Członkowskie za określone naruszenie przepisów, przedstawia się kierowcy na piśmie odpowiednie dowody.

4. Państwa Członkowskie zapewniają funkcjonowanie systemu proporcjonalnych kar, które mogą obejmować kary pieniężne nakładane za naruszenia niniejszego rozporządzenia lub rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, na przedsiębiorstwa lub związanych z nimi spedytorów, nadawców ładunku, organizatorów wycieczek, głównych wykonawców, podwykonawców oraz agencje zatrudnienia kierowców.

Artykuł 20

1. Kierowca przechowuje wszelkie dostarczone przez Państwo Członkowskie dowody dotyczące nałożonych kar lub wszczęcia postępowania do czasu, kiedy to samo naruszenie niniejszego rozporządzenia nie będzie już mogło prowadzić do wszczęcia kolejnego postępowania lub nałożenia kary zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Na żądanie kierowca okazuje dowody, o których mowa w ust. 1.

3. Kierowca zatrudniony przez więcej niż jedno przedsiębiorstwo transportowe lub pozostający do dyspozycji więcej niż jednego przedsiębiorstwa transportowego przekazuje każdemu z nich odpowiednie informacje, aby umożliwić im przestrzeganie przepisów rozdziału II.

Artykuł 21

W celu uwzględnienia przypadków, w których Państwo Członkowskie stwierdzi, że miało miejsce naruszenie niniejszego rozporządzenia mogące powodować zagrożenie bezpieczeństwa na drodze, upoważnia ono odpowiedni właściwy organ do unieruchomienia pojazdu do czasu ustania przyczyny

tego naruszenia. Państwa Członkowskie mogą zmusić kierowcę do skorzystania z dziennego okresu odpoczynku. W odpowiednich przypadkach Państwa Członkowskie cofają, zawieszają lub ograniczają licencję przedsiębiorstwa, jeśli ma on siedzibę w tym Państwie Członkowskim, lub cofają, zawieszają lub ograniczają uprawnienia kierowcy do kierowania pojazdem. Komisja, działając zgodnie z procedurą określoną w art. 24 ust. 2, opracowuje wytyczne w celu wspierania zharmonizowanego stosowania niniejszego artykułu.

Artykuł 22

1. Państwa członkowskie ściśle ze sobą współpracują i udzielają sobie wzajemnej pomocy bez zbędnej zwłoki w celu ułatwienia spójnego stosowania niniejszego rozporządzenia oraz jego skutecznego egzekwowania, zgodnie z wymogami określonymi w art. 8 dyrektywy 2006/22/WE.

2. Właściwe organy Państw Członkowskich regularnie przekazują sobie dostępne informacje dotyczące:

- a) naruszeń przepisów rozdziału II, których dopuścili się mieszkańcy innych krajów oraz kar nałożonych w związku z takimi naruszeniami;
- b) kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na swoich mieszkańców za takie naruszenia popełnione w innych Państwach Członkowskich.
- c) innych szczegółowych informacji, w tym stopnia ryzyka przedsiębiorstwa mogącego mieć wpływ na zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

3. Państwa Członkowskie regularnie przesyłają odpowiednie informacje dotyczące krajowej wykładni oraz stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia Komisji, która udostępnia te informacje w formie elektronicznej pozostałym Państwom Członkowskim.

3a. Do celów wymiany informacji w ramach niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie zwracają się do organów ds. kontaktów wewnątrzspółnotowych wyznaczonych zgodnie z art. 7 dyrektywy 2006/22/WE.

3b. Wzajemna współpraca i pomoc administracyjna są bezpłatne.

4. Komisja wspiera dialog pomiędzy Państwami Członkowskimi w sprawie wykładni i stosowania niniejszego rozporządzenia przez poszczególne państwa za pośrednictwem komitetu o którym mowa w art. 24 ust. 1.

Artykuł 23

Wspólnota podejmie negocjacje z państwami trzecimi, w przypadkach, gdy okażą się one konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 23a

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom

określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 8a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 20 sierpnia 2020 r.

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 8a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa .

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 8a wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 24

1. Komisja jest wspierana przez komitet, ustanowiony w art. 18 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 .

2a. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 25

1. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub z własnej inicjatywy, Komisja:

a) bada sprawy, w których występują różnice w stosowaniu i egzekwowaniu przepisów niniejszego rozporządzenia, w szczególności dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku;

b) wyjaśnia przepisy niniejszego rozporządzenia w celu wspierania wspólnego podejścia.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. b), Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające wspólne podejścia.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 24 ust. 2a.

Rozdział VI

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 26

W rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85 wprowadza się następujące zmiany:

1. Artykuł 2 otrzymuje następujące brzmienie:

"Artykuł 2

Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98* .

2. Artykuł 3 ust. 1, 2 i 3 otrzymuje następujące brzmienie:

"1. Urządzenie rejestrujące jest instalowane i użytkowane w tych pojazdach zarejestrowanych w Państwie Członkowskim, które są wykorzystywane do przewozu drogowego osób lub rzeczy, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006. Pojazdy o których mowa w art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, oraz pojazdy, które wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85, ale które nie są już wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006, muszą spełniać ten wymóg do dnia 31 grudnia 2007 r.

2. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 i 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa Członkowskie, za zgodą Komisji, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (WE) nr 561/2006."

3. Artykuł 14 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

"2. Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z art. 15 ust. 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wniosek kopie danych

wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki, oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych."

4. W art. 15 wprowadza się następujące zmiany:

– w ust. 1 dodaje się akapit w następującym brzmieniu:

"Gdy karta kierowcy ulegnie uszkodzeniu, jest niesprawna lub nie jest w posiadaniu kierowcy, kierowca:

a) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:

i) dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z podpisem;

ii) okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d);

b) na końcu trasy drukuje on informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, dyspozycyjności i odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (nazwisko, numer karty kierowcy lub prawa jazdy kierowcy), wraz z jego podpisem.",

– w ust. 2 akapit drugi otrzymuje następujące brzmienie:

"Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu kierowca nie jest w stanie używać urządzeń zainstalowanych w pojeździe, to okresy, o których mowa w ust. 3 tiret drugie lit. b), c) i d):

a) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, wprowadza się na wykresówkę, ręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub innym sposobem, czytelnie i nie brudząc karty; lub

b) jeśli pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, wprowadza się na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażone jest urządzenie rejestrujące.

Jeśli pojazdem wyposażonym w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie otwory tachografu.",

– w ust. 3 lit. b) i c) otrzymują następujące brzmienie:

"b) 'inna praca' oznacza wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, zgodnie z definicją z art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego^{*}, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim; są one rejestrowane pod symbolem:

grafika

c) 'okresy gotowości' zdefiniowane w art. 3 lit. b) dyrektywy 2002/15/WE są rejestrowane pod symbolem .

grafika

– skreśla się ust. 4,

– ustęp 7 otrzymuje następujące brzmienie:

"7 a) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I, kierowca ten musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:

i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni;

ii) kartę kierowcy, jeśli ją posiada; oraz

iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt i) oraz iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

b) Jeśli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem IB, kierowca musi być w stanie okazać, na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:

i) kartę kierowcy, której jest posiadaczem;

ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz

iii) wykresówki odpowiadające okresowi, o którym mowa w poprzednim akapicie, w trakcie którego prowadził on pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z załącznikiem I.

Jednakże po dniu 1 stycznia 2008 r. okresy, o których mowa w ppkt. ii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni.

c) Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006, analizując wykresówki, wyświetlone lub wydrukowane dane zapisane przez urządzenie rejestrujące lub przez kartę kierowcy, lub, jeśli ich brak, analizując wszelkie inne dokumenty pomocnicze, usprawiedliwiające nieprzestrzeganie przepisów, takie jak określone w art. 16 ust. 2 i 3."

Artykuł 27

W rozporządzeniu (WE) nr 2135/98 wprowadza się następujące zmiany:

1. Artykuł 2 ust. 1 lit. a) otrzymuje następujące brzmienie:

"1. a) Od dwudziestego dnia po dniu opublikowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego i zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98* pojazdy dopuszczone do ruchu po raz pierwszy będą wyposażane w urządzenie rejestrujące zgodnie z wymaganiami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

2. Artykuł 2 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

"2. Państwa Członkowskie zastosują środki niezbędne dla umożliwienia im wydania kart kierowców najpóźniej w dwudziestym dniu od dnia publikacji rozporządzenia (WE) nr 561/2006."

Artykuł 28

Rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 traci moc i zostaje zastąpione niniejszym rozporządzeniem.

Niemniej jednak art. 5 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 nadal ma zastosowanie do dnia określonego w art. 15 ust. 1 dyrektywy 2003/59/WE.

Artykuł 29

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dnia 11 kwietnia 2007 r., z wyjątkiem art. 10 ust. 5, art. 26 ust. 3 i 4 oraz art. 27, które wchodzi w życie dnia 1 maja 2006 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 15 marca 2006 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. BORRELL FONTELLES

Przewodniczący

W imieniu Rady

H. WINKLER

Przewodniczący

OŚWIADCZENIE

Komisja i Państwa Członkowskie dołożą wszelkich starań dla zapewnienia, aby w okresie dwóch lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przepisy umowy AETR zostały dostosowane do przepisów niniejszego rozporządzenia. Jeżeli dostosowywanie to nie zostanie zakończone w tym okresie, Komisja proponuje odpowiednie działanie w celu zaradzenia tej sytuacji.