

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) NR 12/2005**przyjęte przez Radę dnia 9 grudnia 2004 r.****w celu przyjęcia dyrektywy 2005/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia... w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98**

(2005/C 63 E/02)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

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 ⁽³⁾ miało na celu harmonizację warunków konkurencji pomiędzy różnymi rodzajami transportu lądowego, w szczególności w odniesieniu do sektora 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 ⁽⁴⁾ 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.

⁽¹⁾ Dz.U. C 221 z 17.9.2002, str. 19.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 152), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1. Rozporządzenie zmienione dyrektywą 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, str. 4).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.

(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 kontrolnych.

(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) Postanowienia Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy z dnia 1 lipca 1970 r. (AETR), wraz z późniejszymi zmianami, powinny 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.

(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 Umowy AETR.

(10) Ponieważ przedmiot Umowy 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. 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 odpowiednie 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 urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym⁽¹⁾ 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 umożliwiło 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 odpoczynku tygodniowego co
- najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny odpoczynek 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 okresu dziennego odpoczynku.
- (18) Wiele przewozów drogowych na terytorium Wspólnoty obejmuje odcinki pokonywane promem lub koleją. Należy zatem ustalić jasne i odpowiednie przepisy dotyczące okresów dziennego odpoczynku i przerw przy wykonywaniu takich przewozów.
- (19) Wobec wzrostu liczby transgranicznych przewozów rzeczy i osób pożądane 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 dotyczyć co najmniej przedsiębiorstw transportowych będących osobami prawnymi lub fizycznymi i nie powinna wykluczać postępowania przeciwko osobom fizycznym będącym sprawcami nakłaniającymi lub współdziałającymi przy naruszaniu przepisów niniejszego rozporządzenia.
- (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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 8. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 432/2004 (Dz.U. L 71 z 10.3.2004, str. 3).

- (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 ujednoczenie 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 określoną 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⁽¹⁾.
- (30) 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 okresów odpoczynku w trakcie kontroli drogowych.
- (31) 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.

- (32) 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:

- rzeczy, gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdów łącznie z przyczepą lub naczepą przekracza 3,5 tony, lub
- 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:

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

3. Umowę europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) stosuje się, w miejsce niniejszego rozporządzenia, do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi w ust. 2, do:

- pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami umowy AETR, na całej trasie;

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

b) pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną Umowy AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami Umowy AETR.

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;
- b) pojazdami o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nieprzekraczającej 30 km/h;
- c) pojazdami będącymi własnością sił zbrojnych, 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;
- 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 niezarobkowego przewozu rzeczy;
- i) pojazdami użytkowymi o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami Państwa Członkowskiego, w których są użytkowane, wykorzystywanymi do niezarobkowych 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 poru-

szające 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;
 - „pryczepa”: 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 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”, a także wszelką pracę 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 okres odpoczynku 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 okres odpoczynku trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin;
 - h) „tygodniowy okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” lub „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”:
 - „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku trwający co najmniej 45 godzin;

- „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany okres odpoczynku trwający krócej niż 45 godzin, który można, na warunkach określonych 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) „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;
- k) „tygodniowy czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;
- l) „dopuszczalna masa całkowita” oznacza maksymalną dopuszczalną roboczą masę pojazdu z pełnym ładunkiem;
- m) „regularne przewozy osób” oznacza krajowe lub międzynarodowe usługi zdefiniowane w art. 2 rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem ⁽¹⁾;
- n) „załoga kilkuosobowa” oznacza sytuację, w której kierowca uczestniczy w obsadzie kilkuosobowej pojazdu, jeśli, w trakcie okresów prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej jeszcze jeden kierowca w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa;
- o) „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;
- p) „czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub regulowanej przerwy do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy regulowanej. Czas prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany;
- q) „przerwa regulowana” oznacza przerwę, trwającą nieprzerwanie co najmniej piętnaście minut, o długości co najmniej pięć minut na każde pełne lub rozpoczęte pół godziny łącznego czasu prowadzenia pojazdu do momentu rozpoczęcia przerwy regulowanej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 74 z 20.3.1992, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem Przystąpienia z 2003 r.

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 pkt e), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjęty zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz zapisuje wszelkie okresy „dyspozycyjności” określone w art. 15 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 od ostatniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku. 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.

Minimalne okresy przerwy regulowanej odpowiadające poszczególnym okresom prowadzenia pojazdu podano w poniższej tabeli:

Czas prowadzenia pojazdu	Minimalny okres przerwy regulowanej
0–90 minut	15 minut
91–120 minut	20 minut
121–150 minut	25 minut
151–180 minut	30 minut
181–210 minut	35 minut
211–240 minut	40 minut
241–270 minut (maksymalnie)	45 minut

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.

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 dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

— dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

— jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

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

7. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku należy łączyć z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.

8. Dzielne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

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

Artykuł 9

1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę.

2. Podczas regularnego dziennego okresu odpoczynku, o którym mowa w ust. 1 kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę.

ROZDZIAŁ III

ODPOWIEDZIALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTWA

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 i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie zagraża bezpieczeństwu drogowemu.

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) ppkt 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. 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 odstąpienia odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

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 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⁽¹⁾ do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych lub używanymi do przewozu materiałów lub sprzętu do użytku kierowcy w trakcie pracy. Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;

⁽¹⁾ Dz.U. L 15 z 21.1.1998, str. 14. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

- e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;
- f) pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu 50 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 lub zaopatrzeniem w wodę, utrzymaniem i kontrolą dróg lub zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych lub ich składowaniem;
- i) pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niezarobkowego 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 oraz 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.

2. Państwa Członkowskie poinformują Komisję o wyjątkach wprowadzonych zgodnie z ust. 1, a Komisja poinformuje 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 przerwy), 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 przypadkach nagłych Państwa Członkowskie mogą zezwalać na tymczasowe odstępstwa na okres nieprzekraczający 30 dni, o czym niezwłocznie powiadamiają Komisję.

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

Artykuł 15

Państwa Członkowskie zapewnią 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.

ROZDZIAŁ V

PROCEDURY KONTROLNE I KARY

Artykuł 16

1. W przypadkach, gdy pojazdu 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.

Artykuł 17

1. Państwa Członkowskie, posługując się znormalizowanym formularzem określonym decyzją 93/173/EWG⁽¹⁾, przekazują Komisji informacje niezbędne do sporządzania co dwa lata sprawozdania ze stosowania niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) 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. Komisja przekazuje sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w ciągu 13 miesięcy po zakończeniu dwuletniego okresu sprawozdawczego.

Artykuł 18

Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

1. Państwa Członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące nakładania kar w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstra-

szające oraz niedyskryminujące. Naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 nie może powodować nałożenia więcej niż jednej kary lub prowadzenia więcej niż jednego postępowania. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o przyjętych środkach oraz przepisach dotyczących kar w terminie określonym w art. 29 akapit drugi. Komisja informuje o nich Państwa Członkowskie.

2. Państwo Członkowskie upoważni właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo i/lub kierowcę za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia ujawnione na jego terytorium, które nie zostało jeszcze ukarane, 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 przepisów 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 72 z 25.3.1993, str. 33.

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 przestrzeżenie przepisów rozdziału II.

Artykuł 21

W przypadku, gdy Państwo Członkowskie stwierdzi, że miało miejsce naruszenie niniejszego rozporządzenia mogące powodować zagrożenie bezpieczeństwa na drodze, jest ono upoważnione do unieruchomienia pojazdu do czasu ustania przyczyny tego naruszenia. Państwa Członkowskie mogą zmusić kierowcę do skorzystania z dziennego okresu odpoczynku. Państwa Członkowskie mogą także cofnąć, zawiesić lub ograniczyć licencję przedsiębiorstwa, jeśli ma on siedzibę w tym Państwie Członkowskim lub cofnąć, zawiesić lub ograniczyć prawo jazdy kierowcy. Komitet, o którym mowa w art. 24 ust. 2 opracuje wytyczne w celu wspierania zharmonizowanego stosowania niniejszego artykułu.

Artykuł 22

1. Państwa Członkowskie udzielają sobie wzajemnie pomocy w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia oraz kontroli jego przestrzegania.

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.

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.

Artykuł 23

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

Artykuł 24

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

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu zastosowanie mają art. 3 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

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 Komisja podejmuje decyzję w sprawie zalecanego podejścia zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 24 ust. 2. Komisja powiadamia o swej decyzji Parlament Europejski, Radę oraz Państwa Członkowskie.

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 ... Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i 2135/98 (*).

(*) Dz.U. L ...”;

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 i art. 16 ust. 1 rozporządzenia (WE) ... (*), a pojazdy, które wyłączono z zakresu stosowania rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85, ale które nie są już wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) ... (*) 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 (EWG) ... (*) z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia.

(*) Niniejsze rozporządzenie.

3. Państwa Członkowskie, za zgodą Komisji, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 14 rozporządzenia (EWG) ... (*).”;

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 następujący akapit:

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

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

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

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

ii) 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):

i) 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

ii) 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 nr 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 #.

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

(*) Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.”

— 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) ... (*).

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

(*) Niniejsze rozporządzenie.

(*) Niniejsze rozporządzenie.

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) ... (*), 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)... (*) 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) Po dniu 5 sierpnia 2005 r. 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 nie później niż dnia 5 maja 2005 r.”.

Artykuł 28

Rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 traci moc.

Niemniej jednak jego art. 5 ust. 1, 2 i 4 nadal ma zastosowanie do dnia określonego w art. 15 ust. 1 dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych przeznaczonych do przewozu towarów lub osób (!).

Artykuł 29

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w rok po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*, z wyjątkiem art. 27, który wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od ... (*).

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

Sporządzono w Brukseli, dnia

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący

(*) Niniejsze rozporządzenie.

(!) Dz.U. L 226 z 10.9.2003, str. 4. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Rady 2004/66/WE (Dz.U. L 168 z 1.5.2004, str. 35).

(*) Trzy miesiące po dniu opublikowania w Dzienniku Urzędowym.

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

Procedura

W ramach procedury współdecydowania (art. 251 Traktatu WE) w dniu 14 stycznia 2003 r. ⁽¹⁾ Parlament Europejski przyjął swoją opinię w sprawie wniosku Komisji, w formie przedstawionej w dniu 12 października 2001 r. Następnie, dnia 12 sierpnia 2003 r., Komisja przedstawiła zmieniony wniosek.

W porównaniu do początkowego wniosku we wniosku zmienionym zawarto znaczną ilość zmian przyjętych przez Parlament Europejski oraz uwzględniono pracę już wykonaną poprzednio przez instancje Rady.

Projekt rozporządzenia ma na celu zastąpienie obowiązujących obecnie przepisów, to jest rozporządzenia (EWG) 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. ⁽²⁾ To właśnie to rozporządzenie do tej pory regulowało czas kierowania pojazdem, okres odpoczynku oraz przerwy dla kierowców zawodowych. Ponadto w projekcie rozporządzenia wnioskuje się o zmianę rozporządzenia (EWG) 3821/85, uwzględniając aspekty techniczne odnoszące się do wprowadzenia tachografu cyfrowego. Przewiduje on także przesunięcie terminów wprowadzenia tego nowego urządzenia i dostępności kart kierowców.

Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 9 grudnia 2004 r. Wykonując swoją pracę Rada uwzględniła także opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego. ⁽³⁾

Główne cele projektu rozporządzenia

Projekt rozporządzenia ma na celu:

- przystosowanie mechanizmu czasu kierowania pojazdem, przerw i okresów odpoczynku w celu poprawienia warunków pracy kierowców zawodowych w sektorze transportowym, uwzględniając jednocześnie uzyskane informacje na temat związku między bezpieczeństwem drogowym i czasem kierowania pojazdem przez kierowców zawodowych;
- zapewnienie, że wprowadzenie tachografu cyfrowego pozwoli na skuteczniejsze egzekwowanie omawianych zasad. Przesunięcie terminu ich obowiązkowego zamontowania uwzględniła zdolności przemysłu w kwestii dostawy nowego urządzenia.

Niniejszy projekt znacząco przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa drogowego; w samej rzeczy jego przyjęcie stanowi ważny krok w kierunku osiągnięcia celu UE, którym jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych wypadków drogowych do roku 2010.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

Komisja przedstawiła wstępny wniosek w dniu 12 października 2001 r. w odpowiedzi na ogólnie postrzeganą i pilną potrzebę sprecyzowania, uproszczenia i uaktualnienia przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3820/85. Rada, analizując ten wniosek, od początku postępowania stanęła przed wyzwaniem osiągnięcia równowagi między obawami związanymi z bezpieczeństwem drogowym, względami społecznymi i elastycznością przemysłu. Nie było to łatwe zadanie, pociągnęło ono za sobą przedłużające się dyskusje w ramach instancji Rady. Przedłożenie przez Komisję zmienionego wniosku w dniu 12 sierpnia 2003 r. ułatwiło ostateczne osiągnięcie porozumienia w ramach Rady, które zostało odzwierciedlone w jej wspólnym stanowisku.

⁽¹⁾ Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 152.

⁽²⁾ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 221 z 17.9.2002, str. 19.

Rada jest zdania, że jej wspólne stanowisko wnosi znaczną wartość dodaną w porównaniu do obecnie obowiązujących przepisów. Wśród elementów wnoszących tę wartość wymienia się:

- zwiększenie minimalnego nieprzerwanego dziennego okresu odpoczynku z 8 do 9 godzin;
- zmniejszenie maksymalnego czasu kierowania pojazdem na tydzień kalendarzowy do 56 godzin (obecnie możliwe jest kierowanie pojazdem aż do 74 godzin na tydzień kalendarzowy);
- w trakcie dwóch następujących po sobie tygodni kierowca musi skorzystać przynajmniej z jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku, składającego się z nieprzerwanego okresu trwającego przynajmniej 45 godzin;
- z zastrzeżeniem pewnych warunków tworzy się ramy prawne dla Państw Członkowskich:
 - = aby czasowo unieruchomić pojazd;
 - = aby cofnąć, zawiesić lub ograniczyć licencję przedsiębiorstwa;
 - = aby cofnąć, zawiesić lub ograniczyć prawo jazdy kierowcy;

Wytyczne mające na celu promowanie zharmonizowanego stosowania tych przepisów będą tworzone zgodnie z procedurą komitologii;

- znacznie zwiększa się okres czasu, który może być skutecznie sprawdzony przez służby egzekwujące stosowanie tych przepisów, od „bieżącego tygodnia i ostatniego dnia kierowania pojazdem w poprzednim tygodniu” do „bieżącego tygodnia i poprzedzających 15 dni.” Po 1 stycznia 2008 r. okres ten ulegnie dalszemu wydłużeniu, do „bieżącego dnia i poprzedzających 28 dni”. Te przepisy umożliwiają służbom egzekwującym ich stosowanie skorzystanie z możliwości technicznych tachografu cyfrowego;
- zmniejszona jest ilość i zakres ogólnych wyłączeń;
- właściwe organy w Państwach Członkowskich będą upoważnione do nałożenia sankcji za naruszenie wykryte na ich terytorium, nawet gdy to naruszenie zostało popełnione poza ich terytorium;
- inni uczestnicy łańcucha transportowego mogą, pod pewnymi warunkami, być uważani za współodpowiedzialnych za naruszenia.

Rada przypomina też, że jeżeli chodzi o wprowadzenie tachografu cyfrowego (np. zamontowanie tego urządzenia we wszystkich nowych pojazdach do przewozu towarów ciężkich), to ze względów praktycznych termin tej operacji został przedłużony o rok, to jest do dnia 5 sierpnia 2005 r. (patrz art. 27). Ponadto wspólne stanowisko Rady, na skutek zmiany odpowiedniego aktu (rozporządzenie (EWG) nr 3821/85), przewiduje kilka ulepszeń w kwestii posługiwania się tym urządzeniem.

Zmiany Parlamentu Europejskiego

Rada była w stanie przyjąć w całości znaczną ilość zmian Parlamentu Europejskiego, czyli zmiany 1, 2, 7, 21, 25, 26, 27, 30, 32, 33, 37, 41, 44, 47, 52 i 53. Ponadto Rada przyjęła, chociaż w innym sformułowaniu, zmiany 3 (w motywie 11), 5, 6, 31, 34, 43, 48, 54, 62 [w art. 25 pkt iii)], 65 i 66.

Rada była w stanie przyjąć częściowo zmiany 4, 12, 17, 18 i 107 (jako kompromis Rada przyjęła przepis stwierdzający, że w pojeździe można wykorzystać jedynie *skrócone* tygodniowe okresy odpoczynku) i 45 (Rada uważa przepisy zawarte w art. 8.6 i 8.7 za mniej więcej równoważne).

Odnośnie do zmiany 39 Rada przyjęła inne rozwiązanie tego problemu; znajduje to odbicie w art. 6.5. this is reflected in Article 6.5.

Ze zmian, które nie zostały zawarte przez Komisję w jej zmienionym wniosku, Rada tym niemniej przyjęła zmiany 20 i 58.

Rada odrzuciła zmiany 8, 11, 14, 89, 19, 22, 28, 78, 42, 51, 55, 56, 61, 67, 69 i 70. Ponadto Rada odrzuciła poniższy wykaz zmian, opatrzony komentarzami wyjaśniającymi:

- zmiana 49; należy odnotować, że przepisy Rady odnośnie do tej szczególnej kwestii składają się z przepisów art. 10 ust. 5 lit. a) pkt. ii i art. 20 – ten drugi artykuł uwzględnia bowiem pojęcie wprowadzone przez Parlament, dotyczące sytuacji, w której kierowca pracuje dla więcej niż jednego przedsiębiorstwa transportowego;
- zmiana 9 – chociaż Rada zgadza się z tym, że urzędnicy egzekwujący stosowanie przepisów powinni być w *stanie* sprawdzić bieżący dzień i poprzednie 28 dni, to uważa, że nie powinno być na nich nakładane żadne bezwzględne zobowiązanie do czynienia tego, należy raczej pozostawić im osądzenie sprawy ze swojego punktu widzenia;
- odnośnie do zmiany 10 Rada uważa, że niniejsze rozporządzenie powinno koncentrować się na czasie kierowania pojazdem i okresie odpoczynku, a nie na czasie pracy jako całości;
- co do zmiany 13 powinno się podkreślić, że Rada włączyła nieco podobny przepis w art. 6.2;
- odnośnie do zmian 15 i 16 dotyczących AETR i związanych ze zmianą 4 Rada uważa, że jej rozwiązanie tego problemu zapewnia równoważną ochronę;
- odnośnie do zmian 23 i 24 dotyczących wyłączeń niektórych kategorii pojazdów, Rada włączyła te kategorie w art. 13, aby Państwa Członkowskie mogły wyłączyć te kategorie na swoich terytoriach;
- odnośnie do zmiany 29 Rada uważa, że definicja czasu kierowania pojazdem nie jest konieczna;
- zmiana 35: Rada uważa, że odpowiednie prawodawstwo Wspólnoty odnoszące się do praw jazdy i do szkolenia kierowców zawodowych powinno się zająć tymi określeniami minimalnego wieku;
- odnośnie do zmiany 83 Rada proponuje w art. 7 podobny system, który odnosi się do tego samego bezpieczeństwa ruchu, ale który, jej zdaniem, można łatwiej zastosować i sprawdzić;
- zmiana 57 – Rada podkreśla tym niemniej, że dwa elementy tej zmiany zawarte są w art. 13 lit. k) i m) wspólnego stanowiska;
- odnośnie do zmiany 59 Rada zauważa, że do pewnego stopnia ta szczególna sytuacja objęta jest art. 13 lit. b);
- zmiany 60 i 63 – Rada uważa, że takie przepisy powinny się znaleźć we wnioskowanym projekcie dyrektywy w sprawie egzekwowania,⁽¹⁾ która jest ściśle powiązana z niniejszym projektem rozporządzenia;
- odnośnie do zmiany 64 Rada zauważa, że przyjęła odniesienie do „niedyskryminacji”;
- zmiana 68 – ponieważ Rada uważa, że obecne przepisy zawarte w art. 20, 21, 23 i 24 są wystarczające.

III. WNIOSEK

Rada mogła przyjąć większość zmian Parlamentu (patrz również: wykaz elementów „wnoszących wartość dodaną” pod II), jeżeli chodzi o „przepisy rdzenne” projektu rozporządzenia – odnoszące się do dziennego lub tygodniowego czasu kierowania pojazdem i okresów odpoczynku oraz przerw, ale też do kwestii zakresu i egzekwowania. Stąd można wysnuć wniosek, że istnieje duży stopień zbieżności między dwoma instytucjami w sprawie kluczowych elementów niniejszego projektu aktu.

⁽¹⁾ „projekt dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie minimum warunków wprowadzenia w życie dyrektywy 2002/15/WÉ i rozporządzeń Rady (EWG) 3820/85 oraz 3821/85 dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności związanych z transportem drogowym.”