

Środa 13 kwiecień 2005

- uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
  - uwzględniając art. 62 Regulaminu,
  - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0076/2005);
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
  2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

**P6\_TC2-COD(2001)0241**

**Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 13 kwietnia 2005 r. w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr.../2005 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98**

*(Tekst mający znaczenie dla EOG)*

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<sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>(2)</sup>,

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<sup>(3)</sup> 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<sup>(4)</sup> 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 kontrolnych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 221 z 17.9.2002, str. 19.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38E z 12.2.2004, str. 152), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 grudnia 2004 r. (Dz.U. C 63 E z 15.3.2005, str. 11) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 kwietnia 2005 r.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.

## Środa 13 kwiecień 2005

- (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 drogowe 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 Szwajcarią lub państwami będącymi stronami porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym albo przewóz poprzez takie państwo. **Pożą-dane jest, aby Wspólnota i państwa, będące stronami AETR, zmieniły tę Umowę w celu jej dostosowania do niniejszego rozporządzenia.**
- (9) W przypadku przewozu drogowego wykonywanego pojazdami zarejestrowanymi w państwie trzecim, nie będącym stroną AETR, **niniejsze rozporządzenie** należy stosować do każdego odcinka trasy odbywanego na terytorium **Wspólnoty**.
- (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. **Ponadto należy dążyć do umożliwienia organom kontrolnym poszczególnych państw jednolitej wykładni i jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia.** 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 **okresów** 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<sup>(1)</sup> 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 umożliwiałoby 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.

<sup>(1)</sup> 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).

Środa 13 kwiecień 2005

- (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 może 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) **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.
- (24) W interesie skutecznego egzekwowania przepisów pożądane jest, by wszystkie regularne krajowe i międzynarodowe przewozy osób podlegały kontroli przy użyciu standardowych przyrządów rejestrujących.
- (25) 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 Państwu 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.
- (26) W interesie przejrzystego i skutecznego egzekwowania przepisów pożądane 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.
- (27) 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.

Środa 13 kwiecień 2005

- (28) 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 <sup>(1)</sup>.
- (29) **Ponieważ postanowienia dotyczące minimalnego wieku kierowców zawarte w dyrektywie 2003/59/WE <sup>(2)</sup> muszą zostać przetransponowane do 2009 r., niniejsze rozporządzenie powinno zawierać wyłącznie postanowienia przejściowe dotyczące minimalnego wieku kierowców.**
- (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) **Wprowadzenie urzędnika 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.**
- (33) **Doświadczenie wskazuje, że postanowienia niniejszego rozporządzenia, w szczególności te, które dotyczą maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu w okresie dwóch tygodni, są przestrzegane tylko wtedy, gdy prowadzone są skuteczne i efektywne kontrole drogowe, odnoszące się do całego okresu, a nie tylko do okresu najwyżej ośmiu dni, przewidzianego w dyrektywie 88/599/EWG <sup>(3)</sup> w związku z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85.**
- (34) **Dyrektywa 88/599/EWG przewiduje dla 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. Powinno to umożliwić przeprowadzenie zwykłej kontroli tygodniowych okresów odpoczynku oraz wyrównawczych okresów odpoczynku za skrócone dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku. Podczas kontroli drogowej powinien być również kontrolowany maksymalny czas pracy wynoszący 60 godzin w jednym tygodniu, zgodnie z dyrektywą 2002/15/WE. W tym celu kierowcy powinni móc przedstawić zaświadczenie wydane przez pracodawcę, tak jak ma to obecnie miejsce przy dostarczaniu dowodów dotyczących tygodniowych okresów odpoczynku, dopóki ręczne wprowadzanie danych do cyfrowego urządzenia rejestrującego nie stanie się obowiązkowe. Kontrola przeciętnego czasu pracy wynoszącego 48 godzin tygodniowo powinna być w dalszym ciągu prowadzona przy kontrolach w przedsiębiorstwach na podstawie okresu odniesienia.**
- (35) **Artykuł 2 ustęp 2 dyrektywy 88/599/EWG przewiduje kontrolę przynajmniej 1 % dni pracy w roku, z czego co najmniej 15 % to kontrole drogowe, a co najmniej 25 % to kontrole na terenie przedsiębiorstwa. Z powodu licznych naruszeń prawa wskazane jest stopniowe zwiększenie kontrolowanych dni do przynajmniej 2 % od 1 stycznia 2007 r., 3 % od 1 stycznia 2009 r. i 4 % od 1 stycznia 2011 r. Przynajmniej 30 % wszystkich skontrolowanych dni pracy powinno przypadać na kontrole drogowe, a przynajmniej 50 % skontrolowanych dni pracy na kontrole na terenie przedsiębiorstwa, gdyż tylko takie kontrole umożliwiają skontrolowanie całości pracy kierowcy. Ponadto dyrektywa 88/599/EWG musi zostać dostosowana w sposób pozwalający również na kontrolę przestrzegania postanowień dyrektywy 2002/15/WE.**

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu towarów lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 i dyrektywę Rady 91/439/EWG oraz uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (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).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Rady 88/599/EWG z 23 listopada 1988 r. w sprawie ujednoczonych procedur sprawdzających przy wykonywaniu rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 325 z 29.11.1988, str. 55).

Środa 13 kwiecień 2005

(36) *Stosowanie przepisów odnoszących się do tachografów cyfrowych powinno być zgodne z niniejszym rozporządzeniem w celu osiągnięcia optymalnej skuteczności monitorowania i egzekwowania przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.*

(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
  - 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. ***Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu drogowego pojazdami zarejestrowanymi w państwie trzecim nie będącym stroną Umowy AETR na każdym odcinku trasy pokonanym na terytorium Wspólnoty.***
4. AETR stosuje się, w miejsce niniejszego rozporządzenia, do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi w ust. 2, *pojazdami zarejestrowanymi we Wspólnocie lub w państwach będących stronami umowy AETR, na całej trasie.*

#### 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 nie przekraczającej **40 km/h**;
- c) **ciągnikami o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nieprzekraczającej 40 km/h**;
- d) 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;

Środa 13 kwiecień 2005

- e) pojazdami używanymi w razie wypadków **do transportów pomocy humanitarnej** lub do prowadzenia działań ratunkowych;
- f) pojazdami specjalistycznymi używanymi do celów medycznych;
- g) pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej poruszającymi się w promieniu 100 km od swej bazy;
- h) 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;
- i) pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej **3,5 tony** używanymi do niezarobkowego przewozu rzeczy;
- j) pojazdami użytkowymi o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami Państwa Członkowskiego, w których są użytkowane, wykorzystywanymi do niezarobkowych przewozów osób lub rzeczy;
- k) **pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, usługami w zakresie dystrybucji wody, gazu i elektryczności, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów i ich składowaniem, usługami telegraficzno-telefonicznymi, nadawaniem programów radiowo-telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;**
- l) **zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie ciągnika nieprzekraczającej 3,5 tony, używanymi do transportu materiałów, wyposażenia i maszyn roboczych, których kierowca potrzebuje do wykonywania swojej pracy i które są użytkowane tylko w promieniu 100 km od przedsiębiorstwa kierowcy oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.**

#### 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 z **zamiarem podjęcia jego prowadzenia**;
- 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;

Środa 13 kwiecień 2005

- 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 **12 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 12 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 godziny, który można **skrócić w miejscu postoju pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy do nie mniej niż 36 kolejnych godzin lub poza tymi miejscami do nie mniej niż 24 kolejnych godzin. Kierowcy wykonujący transport drogowy na dalekich trasach mogą odebrać wyrównanie w ciągu trzech tygodni**;
- i) „tydzień” oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę;
- j) **„czas prowadzenia pojazdu” oznacza czas wykonywania czynności, podczas których kierowca sprawuje kontrolę nad pojazdem i aktywnie uczestniczy w ruchu drogowym, zgodnie z tachografem, łącznie z czasem potrzebnym kierowcy na dojazd do miejsca pracy lub do pojazdu, jeżeli dojazd ten odbywa się pojazdem kierowanym przez samego kierowcę, a odległość w ten sposób pokonana przekracza 100 km;**
- 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” 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<sup>(1)</sup>;
- o) „załoga kilkuosobowa” — oznacza sytuację, w której kierowca uczestniczy w obsadzie kilkuosobowej pojazdu, jeśli, w trakcie okresu 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 **i ostatnią** 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 organowie posiadającemu osobowość prawną, która wykonuje przewozy drogowe na rzecz osób trzecich lub na własny rachunek;
- q) „okres prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po *dziennym lub tygodniowym* okresie odpoczynku lub regulowanej przerwie do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy regulowanej. Czas prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany;
- r) „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.

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

Środa 13 kwiecień 2005

## 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 nie objęty 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 przerwa trwająca co najmniej czterdzieści pięć minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

**Przerwę tę mogą zastąpić przerwy długości co najmniej 15 minut rozłożone w okresie prowadzenia pojazdu lub zaraz po nim, w taki sposób, aby zachować zgodność z ust. 1 i zapewnić, że łączna przerwa trwająca 45 minut w zostanie wykorzystana w okresie prowadzenia pojazdu trwającym 4,5 godziny lub zaraz po nim.**

## 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 **12 godzin**, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.



Środa 13 kwiecień 2005

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 postanowień ust. 2, w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi korzysta z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin.
6. W ciągu kolejnych dwóch 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 okresem odpoczynku wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po tym tygodniu.

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

**7. Na zasadzie odstępstwa od przepisów powyższego ustępu w przypadku transportu pasażerskiego tygodniowy okres odpoczynku może rozpocząć się nie później niż po zakończeniu 12 24-godzinnych okresów następujących po zakończeniu poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku, w którym to przypadku dwa normalne tygodniowe okresy odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku liczone są razem. Łączny czas prowadzenia pojazdu podczas tych 12 24-godzinnych okresów nie przekracza 90 godzin.**

8. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku należy łączyć z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.
9. Dienne 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.
10. Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.

#### Artykuł 9

1. Na zasadzie odstępstwa od postanowień 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**.
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.

Środa 13 kwiecień 2005

3. Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa **na jego korzyść**, 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 postanowieniami niniejszego rozporządzenia.

**5. Przedsiębiorstwa transportowe zobowiązane są, zgodnie z art. 9 lit. b dyrektywy 2002/15/WE, do rejestrowania czasu pracy kierowców. W tym kontekście podejmują one odpowiednie środki w celu gromadzenia informacji o łącznym czasie pracy, również w przypadku pracy kierowców u kilku pracodawców lub przy jedynie tymczasowym oddaniu kierowców do dyspozycji przedsiębiorstwa.**

6. a) Przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów objętych zakresem niniejszego rozporządzenia i wyposażonych w urządzenia rejestrujące zgodne z załącznikiem IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85:
- zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy z częstotliwością określoną przez Państwo Członkowskie oraz wczytywanie odpowiednich danych częściej, tak aby zapewnić wczytywanie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez to przedsiębiorstwo lub dla niego;
  - 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 udostępnione, 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 punkt s) *rozporządzenia (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

### Odstępstwa

#### Artykuł 11

**Bez uszczerbku dla stosowania obowiązujących już układów zbiorowych i innych porozumień zawartych pomiędzy partnerami społecznymi**, 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 odstępowania odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Środa 13 kwiecień 2005

## 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 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<sup>(1)</sup> 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. **Państwa Członkowskie mogą dopuścić takie wyjątki w zależności od indywidualnych warunków;**
- e) pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2300 km<sup>2</sup> 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** wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niezarobkowego przewozu **osób;**
- i) **specjalnie** wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;
- j) pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych oraz odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce;
- k) specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;
- l) pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- m) pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyporowe oraz terminale kolejowe;
- n) **pojazdami wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni.**

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

<sup>(1)</sup> 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).

**Środa 13 kwiecień 2005**

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/km<sup>2</sup>, 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 własny rachunek lub na rzecz innych jednostek, 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/km<sup>2</sup> 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. Minimalna liczba przeprowadzanych kontroli w Państwach Członkowskich ustalona zostaje na co najmniej 2 % ogółu przepracowanych dni roboczych od 1 stycznia 2007 r., 3 % od 1 stycznia 2009 r. i 4 % od 1 stycznia 2011 r. na. Ostatni etap wejdzie w życie dopiero wtedy, kiedy dane statystyczne wykażą, że średnio ponad 90 % wszystkich skontrolowanych pojazdów wyposażonych jest w tachograf cyfrowy.**

2. W przypadkach, gdy pojazd nie wyposażono w urządzenie rejestrujące zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85, przepisy ust. 3 i 4 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.

3. 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.

Środa 13 kwiecień 2005

Każdy kierowca przydzielony do wykonywania przewozów, o których mowa w ust. 2, posiada wyciąg z planu pracy i kopię rozkładu jazdy.

4. Plan pracy:

- a) zawiera wszystkie dane wyszczególnione w ust. 3, 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<sup>(1)</sup>, 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 powinno zawierać informację dotyczącą zakresu, w jakim zastosowano wyłączenia zawarte w art. 3 i 13. W razie potrzeby Komisja przedstawi projekt poprawek do tych przepisów.**

4. 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, **na wniosek Komisji**, ustanawiają przepisy dotyczące **ogólnego zakresu** naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (EWG) nr 3821/85, **w podziale na kategorie zależnie od ich wagi. Poszczególne Państwa Członkowskie ustanowią przepisy dotyczące kar za te naruszenia** oraz podejmą wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich stosowania. Kary te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające 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:

- którego 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,

Zainteresowane 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.

<sup>(1)</sup> Decyzja Komisji 93/173/EWG z dnia 22.2.1993 r. ustalająca standardowy formularz przewidziany w art. 16 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 72 z 25.3.1993, str. 33).

Środa 13 kwiecień 2005

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. Kierowcy przechowują 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 kierowcy okazują 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

**Kary zastosowane przez Państwo Członkowskie obejmują tymczasowe unieruchomienie** 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 ono siedzibę w tym Państwie Członkowskim lub cofnąć, zawiesić lub ograniczyć prawo jazdy kierowcy. Komitet, o którym mowa w art. 24 ust. 1 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.

**4. Komisja wspiera dialog pomiędzy Państwami Członkowskimi w sprawie wykładni i stosowania niniejszego rozporządzenia przez poszczególne państwa. Do ...<sup>(1)</sup>, Komisja przedłoży projekt ujednoczonych norm jego stosowania i interpretacji dla krajowych organów kontroli.**

#### Artykuł 23

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

<sup>(1)</sup> *Dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.*

Środa 13 kwiecień 2005

## 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 postanowień 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) Art. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 2

Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają definicje zawarte w art. 4 rozporządzenia (WE) nr .../2005 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 (WE) nr 2135/98] (\*).

(\*) Dz.U. L ...”

- 2) Art. 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 16 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr .../2005; pojazdy, które wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, ale które nie są już wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr .../2005 muszą spełnić 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.../2005 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 .../2005.”

## Środa 13 kwiecień 2005

- 3) Art. 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:

- a) 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.”

- b) 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 I B, 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 I B jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie otwory tachografu.”

- c) W ust. 3 *tiret drugie 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 #;

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

---

(\*) Dz.U. L 80 z 23.3.2002, str. 35.”

- d) Skreśla się ust. 4;



Środa 13 kwiecień 2005

e) Ust. 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 .../2005<sup>(1)</sup>.

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 I B, 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 .../2005<sup>(1)</sup>, 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 .../2005<sup>(1)</sup> 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. 3 i 4.”

#### Artykuł 27

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

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

„1. a) **Wszystkie pojazdy wyprodukowane po dniu 5 sierpnia 2006 r.** będą wyposażane w urządzenie rejestrujące zgodnie z wymaganiami załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85. **Po dniu 5 sierpnia 2007 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). Art. 2 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Państwa Członkowskie zastosują środki niezbędne dla umożliwienia im wydania kart kierowców nie później **niż** ... (1)

(1) **Dwa miesiące po wejściu w życie rozporządzenia (EWG) nr.../2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z... [w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego i zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98].”**

#### 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.

(1) Dz.U.: należy uzupełnić nr niniejszego rozporządzenia.

Środa 13 kwiecień 2005

## Artykuł 29

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w rok po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, z wyjątkiem **art. 10 ust. 6, art. 26 ust. 3 i 4 oraz art. 27**, który wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od ...<sup>(1)</sup>.

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

Sporządzono w ..., dnia...

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący

W imieniu Rady  
Przewodniczący

<sup>(1)</sup> trzy miesiące po dniu opublikowania w Dzienniku Urzędowym.

P6\_TA(2005)0123

## Wymogi dotyczące eko-projektu dla produktów wykorzystujących energię \*\*\*II

**Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego w sprawie wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy ustalania wymogów dotyczących eko-projektu dla produktów wykorzystujących energię oraz zmieniającej dyrektywę Rady 92/42/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 96/57/WE i 2000/55/WE (11414/1/2004 — C6-0246/2004 — 2003/0172(COD))**

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (11414/1/2004 — C6-0246/2004)<sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu<sup>(2)</sup> dotyczące projektu Komisji przedstawnego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2003)0453)<sup>(3)</sup>,
  - uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
  - uwzględniając art. 62 swojego Regulaminu,
  - uwzględniając zalecenia do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (A6-0057/2005);
1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
  2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 38 E z 15.2.2005, str. 45.

<sup>(2)</sup> Teksty przyjęte dnia 20.4.2004, P5\_TA(2004)0302.

<sup>(3)</sup> Dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym.