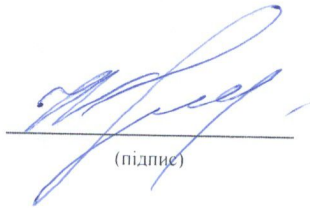


Переклад затверджений

Генеральний директор
Урядового офісу координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

Н. В. Форсюк
(ініціали та прізвище)

23 вересня 2021 р.

02006R0561 — UA — 20.08.2020 — 003.001

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за покликаннями, вставленими в цей документ

- В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 561/2006
від 15 березня 2006 року
про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього
транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і
скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85
(Текст стосується СЕП)
(ОБ L 102 11.04.2006, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 1073/2009 від 21 жовтня 2009 року	L 300	88	14.11.2009
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 165/2014 від 04 лютого 2014 року	L 60	1	28.02.2014
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2020/1054 від 15 липня 2020 року	L 249	1	31.07.2020

Із виправленнями, внесеними:

- C1 Виправленням, ОБ L 195, 20.07.2016, с. 83 (561/2006)

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за покликаннями, вставленими в цей документ

► В РЕГЛАМЕНТ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 561/2006

від 15 березня 2006 року

про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85

(Текст стосується ЄЕП)

(ОБ L 102 11.04.2006, с. 1)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 1073/2009 від 21 жовтня 2009 року	L 300	88	14.11.2009
► M2	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 165/2014 від 04 лютого 2014 року	L 60	1	28.02.2014
► M3	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2020/1054 від 15 липня 2020 року	L 249	1	31.07.2020

Із виправленнями, внесеними:

► C1 [Виправленням, ОБ L 195, 20.07.2016, с. 83 \(561/2006\)](#)

▼ В

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

від 15 березня 2006 року

про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85

(Текст стосується ЄЕП)

ГЛАВА I

ВСТУПНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Цей Регламент встановлює правила щодо часу перебування за кермом, перерв та періодів відпочинку для водіїв, які здійснюють дорожні перевезення вантажів та пасажирів, для гармонізації умов конкуренції між видами внутрішніх перевезень, особливо у секторі дорожніх перевезень, покращення умов праці та

підвищення безпеки дорожнього руху. Цей Регламент також має на меті сприяти застосуванню державами-членами вдосконалених практик моніторингу та правозастосування, а також вдосконалених трудових практик у сфері дорожнього транспорту.

Стаття 2

1. Цей Регламент застосовують до дорожніх перевезень:

- (a) вантажів, за якого максимальна дозволена маса транспортного засобу, включаючи будь-який причіп або напівпричіп, перевищує 3,5 тонн, або

▼ M3

- (aa) із 01 липня 2026 року, вантажів при проведенні міжнародних транспортних операцій або каботажних операцій, де максимальна дозволена маса транспортного засобу, включаючи будь-який причіп або напівпричіп, перевищує 2,5 тонн, або

▼ B

- (b) пасажирів транспортними засобами, сконструйованими або безповоротно адаптованими для перевезень більше ніж 9 осіб із урахуванням водія та призначеними для виконання цього завдання.

2. Цей Регламент застосовується, незалежно від країни реєстрації транспортного засобу, до дорожніх перевезень, що здійснюються:

- (a) виключно в межах Співтовариства; або
- (b) між Співтовариством, Швейцарією та країнами-сторонами Угоди про Європейський економічний простір.

3. Замість цього Регламенту до міжнародних дорожньо-транспортних операцій, які проводять частково поза межами зон, зазначених у параграфі 2 застосовується Угода ЄУТР, до:

- (a) транспортних засобів, зареєстрованих у Співтоваристві або країнах-договірних сторонах ЄУТР, упродовж усієї поїздки;
- (b) транспортних засобів, зареєстрованих у третій країні, яка не є договірною стороною ЄУТР, лише упродовж тієї частини поїздки, яку здійснюють на території Співтовариства або країн-договірних сторін ЄУТР.

Положення ЄУТР необхідно узгодити з цим Регламентом таким чином, щоб основні положення цього Регламенту застосовувалися, через ЄУТР, до таких транспортних засобів упродовж будь-якої частини поїздки, яку здійснюють у межах Співтовариства.

Стаття 3

Цей Регламент не застосовується до дорожніх перевезень, що здійснюються:

- (a) транспортними засобами, які використовують для регулярного перевезення пасажирів, у випадках, коли довжина маршруту відповідного перевезення не перевищує 50 кілометрів;

▼ M3

- (aa) транспортними засобами або комбінаціями транспортних засобів із максимальною дозволеною масою не більше 7,5 тонн, які використовують для:

- (i) перевезення матеріалів, обладнання або машин, призначених для використання водієм під час роботи; або

- (ii) доставлення вантажів, виготовлених у ремісничий спосіб,

тільки в межах радіусу 100 км від бази підприємства та за умови, що керування транспортним засобом не становить основну діяльність водія, а перевезення не здійснюють за наймом або на комерційній основі;

▼ B

- (b) транспортними засобами, максимальна дозволена швидкість яких не перевищує 40 км/год;
- (c) транспортними засобами, якими володіють або які винаймають без водія збройні сили, служби цивільної оборони, пожежна служба та органи, відповідальні за дотримання громадського порядку, якщо перевезення здійснюється для виконання завдань, покладених на такі служби, та контролюється ними;
- (d) транспортними засобами, які використовують для некомерційних перевезень гуманітарної допомоги, у надзвичайних ситуаціях або під час рятувальних операцій;
- (e) спеціалізованими транспортними засобами, які використовують для медичних цілей;
- (f) спеціалізованими ремонтними транспортними засобами, які діють у межах радіусу 100 км від своєї бази;
- (g) транспортними засобами, які проходять дорожні випробування в цілях технічних розробок, ремонту чи технічного обслуговування, а також новими чи переобладнаними транспортними засобами, які не введено в експлуатацію;
- (h) транспортними засобами або комбінаціями транспортних засобів із максимальною дозволеною масою не більше 7,5 тонн, які використовують для некомерційних перевезень вантажів;

▼ M3

- (ha) транспортними засобами з максимальною дозволеною масою, зокрема з будь-якими причепами або напівпричепами, більше 2,5 тонн, але не більше ніж 3,5 тонн, які використовують для перевезення вантажів, здійснюваного не за наймом чи на комерційній основі, а власним коштом компанії чи водія, і за якого керування транспортними засобами не є основним видом діяльності особи, яка керує таким транспортним засобом;

▼ B

- (i) комерційними транспортними засобами, які мають історичний статус відповідно до законодавства держави-члена, у якій ними керують, та які використовують для некомерційного перевезення пасажирів або вантажів.

Стаття 4

Для цілей цього Регламенту застосовують такі терміни та означення:

- (a) «дорожнє перевезення» означає будь-яку поїздку, повністю або частково здійснену на дорогах загального користування навантаженим або ненавантаженим транспортним засобом, який використовується для перевезення пасажирів або вантажів;
- (b) «транспортний засіб» означає моторний транспортний засіб, тягач, причіп або напівпричіп, або комбінацію таких транспортних засобів, до яких застосовують такі означення:
 - «моторний транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, призначений для руху безрейковими дорогами та використовуваний для перевезення пасажирів або вантажів,
 - «тягач» означає будь-який транспортний засіб, який приводиться в рух джерелом енергії, призначений для руху безрейковими дорогами, спеціально призначений для того, щоб тягти, штовхати і приводити в рух причепа, напівпричепа, інструменти або машини,
 - «причіп» означає будь-який транспортний засіб, пристосований для зчеплення із моторним транспортним засобом або тягачем,
 - «напівпричіп» означає причіп без передньої осі, зчіплюваний таким чином, що значна частина його маси та маси вантажу передається тягачу або моторному транспортному засобу;
- (c) «водій» означає будь-яку особу, яка керує транспортним засобом навіть упродовж короткого періоду, або особу, яку перевозить транспортний засіб, і до обов'язків якої входить готовність до керування ним у разі потреби;

- (d) «перерва» означає будь-який період, упродовж якого водій може не керувати транспортним засобом і не виконувати жодної іншої роботи, і який використовується винятково для відновлення;
- (e) «інша робота» означає будь-яку діяльність, яку охоплює визначення «робочого часу» відповідно до статті 3(a) Директиви 2002/15/ЄС, окрім «керування транспортним засобом», зокрема будь-яку роботу для того самого або іншого працедавця в межах або поза межами транспортного сектора;
- (f) «відпочинок» означає будь-який безперервний період, упродовж якого водій може вільно розпоряджатися власним часом;
- (g) «щоденний період відпочинку» означає щоденний період, упродовж якого водій може вільно розпоряджатися своїм часом, та охоплює «звичайний щоденний період відпочинку» та «скорочений щоденний період відпочинку»:
- «звичайний щоденний період відпочинку» означає будь-який період відпочинку тривалістю щонайменше 11 годин. Як альтернатива, такий звичайний щоденний період відпочинку можна розділити на 2 періоди, з яких перший повинен безперервно тривати щонайменше 3 години, а другий повинен безперервно тривати щонайменше 9 годин,
 - «скорочений щоденний період відпочинку» означає будь-який період відпочинку тривалістю щонайменше 9 годин, але менше ніж 11 годин;
- (h) «щотижневий період відпочинку» означає щотижневий період, упродовж якого водій може вільно розпоряджатися власним часом, та охоплює «звичайний щотижневий період відпочинку» та «скорочений щотижневий період відпочинку»:
- «звичайний щотижневий період відпочинку» означає будь-який період відпочинку тривалістю щонайменше 45 годин,
 - «скорочений щотижневий період відпочинку» означає будь-який період відпочинку тривалістю менше ніж 45 годин, який можна, відповідно до умов, встановлених статтею 8(б), скорочувати до періоду з мінімальною тривалістю 24 години поспіль;
- (i) «тиждень» означає період між 00:00 у понеділок та 24:00 у неділю;
- (j) «час керування транспортним засобом» означає тривалість керування транспортним засобом, зафіксовану:
- в автоматичний або напівавтоматичний спосіб за допомогою реєструвального обладнання, як визначено в додатку I та додатку IV Регламенту (ЄС) № 3821/85, або
 - вручну, відповідно до вимог, встановлених у статті 16(2) Регламенту (ЄС) № 3821/85;
- (k) «час керування транспортним засобом на день» означає сукупну кількість часу керування від завершення одного щоденного періоду відпочинку до початку наступного щоденного періоду відпочинку, або між щоденним періодом відпочинку та щотижневим періодом відпочинку;
- (l) «час керування транспортним засобом на тиждень» означає сукупну кількість часу керування упродовж тижня;
- (m) «максимальна дозволена маса» означає максимальну дозволена експлуатаційну масу транспортного засобу за максимального навантаження;
- (n) «регулярні пасажирські перевезення» означають внутрішні та міжнародні перевезення відповідно до визначення, закріпленого у статті 2 Регламенту Ради (ЄС) № 684/92 від 16 березня 1992 року про спільні правила міжнародних автобусних перевезень пасажирів (¹);
- (o) «керування транспортним засобом в екіпажі» означає ситуацію, за якої, впродовж кожного періоду керування транспортним засобом між будь-якими 2 щоденними періодами відпочинку поспіль або між щоденним періодом відпочинку та щотижневим періодом відпочинку, у транспортному засобі перебуває щонайменше 2 водія для керування ним. Присутність іншого водія або інших водіїв не обов'язкова упродовж першої години керування транспортним засобом в екіпажі, але обов'язкова упродовж решти цього періоду;

- (p) «транспортне підприємство» означає будь-яку фізичну особу, юридичну особу, будь-яку асоціацію або групу осіб без правосуб'єктності, як прибуткову, так і неприбуткову, а також будь-який офіційний орган, який має власну правосуб'єктність або залежить від органу, який має таку суб'єктність, що здійснює дорожні перевезення за наймом, на комерційній основі або власним коштом;
- (q) «період керування транспортним засобом» означає сукупну кількість часу від моменту, коли водій починає керувати транспортним засобом після періоду відпочинку або перерви до моменту початку наступного періоду відпочинку чи перерви. Такий період керування транспортним засобом може бути як безперервним, так і перериватися;

▼МЗ

- (r) «некомерційні перевезення» означають будь-які дорожні перевезення окрім перевезень за наймом, на комерційній основі або власним коштом, за які не отримують прямої чи непрямої винагороди, яка не створює для водія транспортного засобу чи інших осіб прямого чи непрямого доходу, і яка не пов'язана із професійною чи комерційною діяльністю.

▼В

ГЛАВА II

ЕКІПАЖІ, ЧАС КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ, ПЕРЕРВИ ТА ПЕРІОДИ ВІДПОЧИНКУ

Стаття 5

1. Мінімальний вік для провідників повинен становити 18 років.
2. Мінімальний вік для напарників водіїв повинен становити 18 років. Тим не менш, держави-члени можуть знизити мінімальний вік для напарників водіїв до 16 років, за умови що:
 - (a) дорожні перевезення здійснюють у межах 1 держави-члена у радіусі 50 кілометрів від бази транспортного засобу, зокрема в місцевих адміністративних зонах, центр яких розташований у межах цього радіуса;
 - (b) зниження віку здійснено з метою професійної підготовки; та
 - (c) дотримано обмежень відповідно до національних правил держав-членів щодо питань зайнятості.

Стаття 6

1. Час керування транспортним засобом на день не повинен перевищувати 9 годин.
Тим не менш, час керування транспортним засобом на день можна продовжувати щонайбільше до 10 годин не більше ніж двічі на тиждень.
2. Час керування транспортним засобом на тиждень не повинен перевищувати 56 годин; заборонено перевищувати максимальний час керування транспортним засобом на тиждень, встановлений Директивою 2002/15/ЄС.
3. Сукупна кількість часу керування транспортним засобом упродовж будь-яких 2 тижнів поспіль не повинна перевищувати 90 годин.
4. Час керування транспортним засобом на день та на тиждень повинен охоплювати будь-яке керування транспортним засобом на території Співтовариства або третьої країни.

▼МЗ

5. Водій повинен записувати як іншу роботу будь-який час, витрачений на діяльність, описану в пункті (e) статті 4, а також будь-який час, витрачений на керування транспортним засобом, що використовується для комерційних операцій, на які не поширюється сфера застосування цього Регламенту, а також повинен фіксувати будь-які періоди готовності, визначені в пункті (b) Директиви 2002/15/ЄС, відповідно до пункту (b)

(iii) статті 34(5) Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 (²). Такі записи необхідно вносити в тахокарту або роздруківку вручну або шляхом використання функцій ручного введення, передбачених реєструвальним обладнанням.

▼В

Стаття 7

Після періоду керування транспортним засобом тривалістю 4,5 години водій повинен зробити перерву тривалістю щонайменше 45 хвилин безперервно, за винятком випадків, коли водій бере період відпочинку.

Таку перерву можна замінити 2 перервами тривалістю щонайменше 15 хвилин та щонайменше 30 хвилин, розподіленими впродовж періоду керування відповідно до положень першого параграфа.

▼МЗ

Водій, який керує транспортним засобом в екіпажі, може зробити перерву тривалістю в 45 хвилин у транспортному засобі, яким керує інший водій, за умови що водій, який робить перерву, не допомагає водію, який керує транспортним засобом.

▼В

Стаття 8

1. Водій повинен використовувати щоденні та щотижневі періоди відпочинку.

2. У межах кожного періоду тривалістю 24 години після завершення попереднього щоденного періоду відпочинку або щотижневого періоду відпочинку водій повинен використати новий щоденний період відпочинку.

Якщо частка щоденного періоду відпочинку, який припадає на такий 24-годинний період, складає щонайменше 9 годин, але менше ніж 11 годин, тоді такий щоденний період відпочинку необхідно вважати скороченим щоденним періодом відпочинку.

3. Щоденний період відпочинку може бути продовжений до звичайного щотижневого періоду відпочинку або скороченого щотижневого періоду відпочинку.

4. Водій може мати щонайбільше 3 скорочених щоденних періоди відпочинку між будь-якими 2 щотижневими періодами відпочинку.

5. Як відступ від параграфа 2, упродовж 30 годин від моменту завершення щоденного або щотижневого періоду відпочинку, водій, який керує транспортним засобом в екіпажі, повинен використати новий щоденний період відпочинку тривалістю щонайменше 9 годин.

▼МЗ

6. Упродовж будь-яких 2 тижнів поспіль водій повинен використовувати щонайменше:

- (a) 2 звичайних щотижневих періоди відпочинку; або
- (b) 1 звичайний щотижневий період відпочинку та 1 скорочений щотижневий період відпочинку тривалістю щонайменше 24 години.

Щотижневий період відпочинку повинен розпочинатися не пізніше ніж в кінці шести 24-годинних періодів з моменту завершення попереднього щотижневого періоду відпочинку.

Як відступ від першого підпараграфа, водій, який здійснює міжнародні перевезення вантажів, може, поза межами держави-члена осідку, використовувати 2 зменшені щотижневі періоди відпочинку поспіль за умови, що такий водій упродовж будь-яких 4 тижнів поспіль використовує щонайменше 4 щотижневі періоди відпочинку, з яких щонайменше 2 повинні бути звичайними щотижневими періодами відпочинку.

Для цілей цього параграфа необхідно вважати, що водій здійснює міжнародні перевезення у випадках, коли водій розпочинає 2 скорочених щотижневих періоди відпочинку поспіль поза межами держави-члена осідку його працевластувача та країни місця проживання такого водія.

▼ M1

6a. Як відступ від параграфу 6, водій, який здійснює одиничне нерегулярне міжнародне перевезення пасажирів відповідно до визначення Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1073/2009 від 21 жовтня 2009 року про спільні правила доступу до міжнародного ринку для автобусних перевезень (³), може відтермінувати щотижневий період відпочинку упродовж щонайбільше 12 послідовних 24-годинних періодів після попереднього звичайного щотижневого періоду відпочинку, за умови, що:

- (a) перевезення триває щонайменше 24 години поспіль на території держави-члена чи третьої країни, до якої застосовується цей Регламент, окрім тієї держави-члена чи третьої країни, із території якої розпочалося перевезення;
- (b) після застосування відступу водій використовує:
 - (i) 2 звичайних щотижневих періоди відпочинку; або
 - (ii) 1 звичайний щотижневий період відпочинку та 1 скорочений щотижневий період відпочинку тривалістю щонайменше 24 години. Тим не менш, таке скорочення необхідно компенсувати еквівалентним неподільним періодом відпочинку, використаним повністю до завершення третього тижня після завершення періоду відступу;
- (c) після 01 січня 2014 року на транспортному засобі встановлено реєструвальне обладнання відповідно до вимог, зазначених у додатку ІВ Регламенту (ЄС) № 3821/85; та
- (d) після 01 січня 2014 року, у випадку керування транспортним засобом у період від 22:00 до 06:00, транспортним засобом керують в екіпажі, або ж період керування транспортним засобом, згаданий у статті 7, скорочено до 3 годин.

Комісія повинна здійснювати ретельний моніторинг використання такого відступу для забезпечення збереження безпеки дорожнього руху за дуже суворих умов, зокрема шляхом перевірки неперевищення максимально припустимих меж сукупної кількості часу керування транспортним засобом упродовж періоду відступу. До 04 грудня 2012 року Комісія повинна скласти звіт із оцінкою наслідків такого відступу стосовно безпеки дорожнього руху, а також соціальних аспектів. Комісія повинна пропонувати внесення змін до цього Регламенту стосовно згаданих вище аспектів, якщо вважає це доцільним.

▼ M3

6b. Будь-яке скорочення щотижневого періоду відпочинку необхідно компенсувати еквівалентним неподільним періодом відпочинку, використаним *повністю*, до завершення третього тижня після відповідного тижня.

У випадку використання 2 скорочених щотижневих періодів відпочинку поспіль відповідно до третього підпараграфу параграфу 6, наступному щотижневому періоду відпочинку повинен передувати період відпочинку, використаний як компенсація за ці 2 скорочених щотижневих періоди відпочинку.

▼ B

7. Будь-який відпочинок, використаний як компенсація за зменшений щотижневий період відпочинку, необхідно додавати до іншого періоду відпочинку тривалістю щонайменше 9 годин.

▼ M3

8. Звичайні щотижневі періоди відпочинку та будь-які щотижневі періоди відпочинку тривалістю більше ніж 45 годин, які використовують як компенсацію за попередні скорочені щотижневі періоди відпочинку, заборонено використовувати у транспортному засобі. Такий відпочинок повинен відбуватися у відповідному для кожної статі (гендеру) помешканні із належними умовами для сну та санітарною інфраструктурою.

Будь-які витрати на проживання у помешканні поза межами транспортного засобу повинен покривати працедавець.

▼ M3

8a. Транспортні підприємства повинні організувати роботу водіїв таким чином, щоб водії мали змогу повертатися до оперативного центру працедавця, де розташована база водія та в якому розпочинається

щотижневий період відпочинку водія, у державі-члені осідку працедавця, або повертатися до місця проживання водія у межах кожного періоду тривалістю 4 тижні поспіль для проведення щонайменше 1 звичайного щотижневого періоду відпочинку або щотижневого періоду відпочинку тривалістю більше ніж 45 годин, що використовується як компенсація за скорочений щотижневий період відпочинку.

Тим не менш, у випадках, коли водій використав 2 скорочені щотижневі періоди відпочинку відповідно до параграфу 6, транспортне підприємство повинне організувати роботу водія таким чином, щоб водій мав змогу повернутися до початку звичайного щотижневого періоду відпочинку тривалістю більше ніж 45 годин, що використовується як компенсація.

Підприємство повинне документувати виконання цього обов'язку та зберігати таку документацію у своїх приміщеннях для подальшого їх надання контрольним органам на вимогу останніх.

▼В

9. Щотижневий період відпочинку, який припадає на 2 тижні, можна зараховувати до будь-якого з цих 2 тижнів, але не до обох тижнів.

▼МЗ

10. Не пізніше ніж 21 серпня 2022 року Комісія повинна провести оцінювання та відзвітувати перед Парламентом та Радою щодо можливості ухвалення відповідніших правил для водіїв, які здійснюють нерегулярні перевезення пасажирів, відповідно до визначення, наведеного у пункті 4 статті 2 Регламенту (ЄС) № 1073/2009.

Стаття 8а

1. Комісія повинна забезпечувати доступність інформації про безпечні та надійні зони для паркування для водіїв, які здійснюють дорожні перевезення пасажирів та вантажів. Комісія повинна опублікувати перелік усіх сертифікованих зон для паркування для забезпечення водіїв належними:

- засобами виявлення та запобігання проникненню,
- освітленням та видимістю,
- пунктами та процедурами екстреного зв'язку,
- санітарною інфраструктурою, що відповідає потребам всіх статей (гендерів),
- можливостями придбання харчових продуктів та напоїв,
- засобами комунікації,
- джерелами живлення.

Перелік таких зон для паркування повинен бути доступний на єдиному регулярно оновлюваному офіційному вебсайті.

2. Комісія повинна ухвалювати делеговані акти відповідно до статті 23а для встановлення стандартів, які надаватимуть детальнішу інформацію стосовно рівня обслуговування та безпеки щодо зон, описаних у параграфі 1 та стосовно процедур сертифікації зон для паркування.

3. Усі зони для паркування, які були сертифіковані, можуть бути позначені повідомленням про те, що вони є сертифікованими відповідно до стандартів та процедур Союзу.

Відповідно до пункту (с) статті 39(2) Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1315/2013 (⁴), держави-члени повинні заохочувати створення місць паркування для учасників дорожнього руху, що здійснюють комерційну діяльність.

4. До 31 грудня 2024 року Комісія повинна представити Європейському Парламенту і Раді звіт щодо доступності відповідних закладів відпочинку для водіїв та безпечних місць паркування, а також щодо розбудови безпечних та надійних зон паркування, сертифікованих відповідно до делегованих актів, згаданих у параграфі 2. Такий звіт повинен містити перелік заходів, необхідних для збільшення кількості та покращення якості безпечних та надійних зон паркування.

▼В

Стаття 9

▼МЗ

1. Як відступ від статті 8, у випадках, коли водій супроводжує транспортний засіб під час його перевезення поромом або потягом, та використовує звичайний щоденний період відпочинку або скорочений щоденний період відпочинку, такий період щонайбільше двічі може переривати інша діяльність, сукупна тривалість якої не перевищує 1 години. Упродовж такого звичайного щоденного або щотижневого періоду відпочинку водій повинен мати у власному розпорядженні спальну каюту чи купе, полицю, або інше місце для сну.

Стосовно звичайних щоденних періодів відпочинку, такий відступ застосовується лише до поїздок поромом або потягом, під час яких:

- (a) запланована тривалість поїздки становить щонайменше 8 годин; та
- (b) водій має доступ до спальної каюти на поромі або купе у потязі.

2. Будь-який час, витрачений на переїзд до певного місця з метою взяття на себе відповідальності за транспортний засіб, що входить до сфери застосування цього Регламенту, або ж на повернення із такого місця, коли транспортний засіб не перебуває ані вдома у водія, ані в оперативному центрі працедавця, де розташована база водія, не повинен зараховуватися як час відпочинку або перерви, якщо водій не перебуває на поромі чи потязі й не має доступу до спальної каюти чи купе, полиці або іншого місця для сну.

▼В

3. Будь-який час, витрачений на керування транспортним засобом, що не входить до сфери застосування цього Регламенту, до або від транспортного засобу, який входить до сфери застосування цього Регламенту, що не перебуває ані вдома у водія, ані в оперативному центрі працедавця, де розташована база водія, необхідно зараховувати як іншу роботу.

▼МЗ

Стаття 9а

До 31 грудня 2025 року Комісія повинна скласти та подати Європейському Парламенту і Раді звіт із оцінкою використання систем автономного керування транспортними засобами у державах-членах. Такий звіт повинен зосереджуватися на потенційному впливі таких систем на правила щодо часу керування транспортним засобом та відпочинку. За необхідності до звіту повинно бути додано законодавчу пропозицію щодо внесення змін до цього Регламенту.

▼В

ГЛАВА III

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Стаття 10

▼МЗ

1. Транспортним підприємствам заборонено здійснювати водіям, які працюють на ньому або яких надано у його розпорядження, жодні виплати, навіть у вигляді премій або надбавок до заробітної плати, пов'язані з пройденими відстанями, швидкістю постачання та/або кількості перевезених вантажів, якщо такі виплати створюють загрозу для безпеки дорожнього руху та/або сприяють порушенню цього Регламенту.

▼В

2. Транспортне підприємство повинне організувати роботу водіїв, згаданих у параграфі 1 таким чином, щоб водії мали змогу дотримуватися Регламенту (СЕС) № 3821/85 та глави II цього Регламенту. Транспортне

підприємство повинне належним чином проінструктувати водія та проводити регулярні перевірки, щоб забезпечити дотримання ними Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 та глави II цього Регламенту.

3. Транспортне підприємство повинне нести відповідальність за порушення, вчинені водіями підприємства, навіть якщо такі порушення були вчинені на території іншої держави-члена або третьої країни.

Без обмеження права держав-членів притягати транспортні підприємства до повної відповідальності, держави-члени можуть обумовлювати таку відповідальність порушеннями підприємством параграфів 1 та 2. Держави-члени можуть розглядати будь-які докази на користь того, що транспортне підприємство з об'єктивних причин не можна притягати до відповідальності за вчинене порушення.

4. Підприємства, вантажовідправники, експедиторські компанії, туристичні оператори, головні підрядники, субпідрядники та агентства із зайнятості водіїв повинні забезпечувати відповідність узгоджених у договорі графіків доставки положенням цього Регламенту.

5.

(a) Транспортне підприємство, яке використовує транспортні засоби, обладнані реєструвальним обладнанням, яке відповідає вимогам, наведеним у додатку ІВ Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 та на яке поширюється сфера застосування цього Регламенту, повинне:

(i) забезпечувати, щоб завантаження усіх даних із бортового блоку та картки водія відбувалося зі встановленою державами-членам регулярністю та щоб відповідні дані завантажували частіше з метою забезпечення завантаження всіх даних стосовно діяльності, здійснюваної таким підприємством або для нього;

(ii) забезпечувати зберігання даних із бортового блоку та картки водія упродовж щонайменше 12 місяців після їх запису, а також можливість безпосереднього або дистанційного доступу до таких даних на вимогу службової особи, уповноваженої проводити інспектування, у приміщеннях підприємства;

(b) для цілей цього параграфу «завантаження» необхідно тлумачити відповідно до визначення, встановленого в пункті (s) глави I додатка ІВ Регламенту (ЄЕС) № 3821/85;

(c) максимальний період, у межах якого відповідні дані необхідно завантажити відповідно до пункту (a) (i), визначає Комісія відповідно до процедури, згаданої в статті 24(2).

ГЛАВА IV

ВИНЯТКИ

Стаття 11

Держава-член може забезпечувати більш тривалі мінімальні перерви та періоди відпочинку або коротший максимальний час керування транспортним засобом на день, аніж встановлено в статтях 6–9, у випадку, якщо дорожнє перевезення здійснюють лише на її території. Разом із цим держави-члени повинні враховувати відповідні колективні або інші угоди між соціальними партнерами. Тим не менш, цей Регламент необхідно й далі застосовувати до водіїв, які здійснюють міжнародні транспортні операції.

Стаття 12

За умови, що такі дії не створюють загрози для безпеки дорожнього руху та з метою досягнення транспортним засобом відповідного місця зупинки, водій може відхилитися від положень статей 6–9 тією мірою, якою це необхідно для забезпечення безпеки людей, транспортного засобу або його вантажу. Водій повинен вказувати причину такого відхилення вручну на тахокарті реєструвального обладнання або на роздруківці з реєструвального обладнання, або в розкладі чергувань щонайпізніше після прибуття до відповідного місця зупинки.

За умови, що такі дії не створюють загроз для безпеки дорожнього руху, за виняткових обставин водій може також відхилитися від положень статті 6(1) та (2) та статті 8(2) щодо перевищення часу керування транспортним засобом на день та на тиждень щонайбільше на одну годину з метою прибуття в оперативний центр працедавця або місце проживання водія для використання щотижневого періоду відпочинку.

За таких самих умов водій може перевищувати час керування транспортним засобом на день та на тиждень щонайбільше на дві години, за умови, що такий водій зробив перерву тривалістю 30 хвилин перед додатковим керуванням транспортним засобом із метою прибуття в оперативний центр працедавця або місце проживання водія для використання звичайного щотижневого періоду відпочинку.

Водій повинен вказувати причину такого відхилення вручну на тахокарті реєструвального обладнання або на роздруківці з реєструвального обладнання, або в реєстрі чергувань щонайпізніше після прибуття до пункту призначення або відповідного місця зупинки.

Будь-який період збільшення часу керування транспортним засобом необхідно компенсувати еквівалентним періодом відпочинку, використаним *разом* із будь-яким періодом відпочинку до кінця третього тижня після відповідного тижня.

▼В

Стаття 13

1. За умови, що такі дії не обмежують цілей, визначених у статті 1, кожна держава-член може дозволяти винятки зі статей 5–9 з їх індивідуальним обумовленням на власній території такої держави-члена, або, за згодою відповідних держав, на території іншої держави-члена, застосовні до перевезень, здійснюваних:

- (a) транспортними засобами, якими володіють або які орендують органи публічної влади для здійснення дорожніх перевезень, які не становлять конкуренції для приватних транспортних підприємств;
- (b) транспортними засобами, що використовуються або орендованими без водія сільськогосподарськими, садовими, лісовими, фермерськими чи рибними господарствами для перевезення вантажів у межах їхньої господарської діяльності у радіусі до 100 км від бази такого господарства;
- (c) сільськогосподарськими або лісгосподарськими тагачами, які використовують для сільськогосподарської або лісгосподарської діяльності у радіусі 100 км від бази такого господарства, яке володіє транспортним засобом або ж орендує чи винаймає його;

▼M2

- (d) транспортними засобами або комбінаціями транспортних засобів із максимальною дозволеною масою, яка не перевищує 7,5 тонн, що використовуються постачальниками універсальних послуг, як визначено в статті 2(13) Директиви Європейського Парламенту і Ради 97/67/ЄС від 15 грудня 1997 року про спільні правила розвитку внутрішнього ринку поштових послуг Співтовариства та покращення якості обслуговування (⁵), для доставки товарів в рамках універсальної послуги.

▼В

Такі транспортні засоби необхідно використовувати лише у межах радіусу ►M2 100 км ◀ від бази підприємства та за умови, що керування транспортним засобом не становить основну діяльність водія;

▼M3

- (e) транспортними засобами, які здійснюють перевезення винятково на островах або в регіонах, ізольованих від решти національної території, площа яких не перевищує 2 300 квадратних кілометрів, які не поєднані з рештою національної території мостом, бродом або тунелем, відкритим для користування моторним транспортним засобом, і які не мають кордонів із іншими державами-членами;

▼В

- (f) транспортними засобами, які використовують для перевезення вантажів у межах радіусу ►M2 100 км ◀ від бази підприємства та приводять у дію з використанням природного чи скрапленого газу

або електроенергії, максимальна дозволена маса яких, включно з масою причепа або напівпричепа, не перевищує 7,5 тонн;

- (g) транспортними засобами, які використовують для навчання та проведення іспитів з метою отримання посвідчення водія чи свідоцтва про професійну підготовку за умови, що такі транспортні засоби не використовують для комерційних перевезень вантажів та пасажирів;
- (h) транспортними засобами, які використовують у зв'язку з обслуговуванням каналізації, захистом від повеней, технічним обслуговуванням газових та електричних мереж, утриманням та контролем за станом доріг, вивозом та побутових відходів та їх видаленням, наданням послуг телеграфного та телефонного зв'язку, телебачення та радіомовлення та виявлення радіо- або телепередавачів чи приймачів;
- (i) транспортними засобами, що мають від 10 до 17 місць для сидіння, та які використовують винятково для некомерційного перевезення пасажирів;
- (j) спеціалізованими транспортними засобами, які перевозять циркове або ярмаркове обладнання;
- (k) спеціально обладнаними транспортними засобами для мобільних проєктів, головне призначення яких полягає у використанні їх в освітніх цілях у нерухомому стані;

▼C1

- (l) транспортними засобами, які використовують для збору молока з господарств або для повернення у господарства контейнерів для молока чи молочних продуктів, призначених для годівлі тварин;

▼B

- (m) спеціалізованими транспортними засобами, які перевозять гроші та/або цінності;
- (n) транспортними засобами, які використовують для перевезення тваринних відходів та туш, не призначених для споживання людиною;
- (o) транспортними засобами, які використовують на дорогах у межах транспортних вузлів, таких як порти, термінали для комбінованих перевезень та залізничні термінали;
- (p) транспортними засобами, які використовують для перевезень живих тварин із господарств на місцеві ринки і навпаки, або із ринків на місцеві бойні у межах радіусу ►M2 100 км ◀ ;

▼M3

- (q) транспортними засобами або комбінаціями транспортних засобів, які перевозять будівельне обладнання в межах радіусу 100 км від бази підприємства та за умови, що керування транспортним засобом не становить основну діяльність водія;
- (r) транспортними засобами, які використовують для транспортування готової бетонної суміші.

▼B

2. Держави-члени повинні повідомляти Комісію про винятки, дозволені відповідно до параграфу 1, а Комісія повинна повідомляти про них інші держави-члени.

3. За умови, що такі дії не обмежують цілей, визначених у статті 1, а для водіїв забезпечений належний захист, держава-член може, після затвердження Комісією, надавати дозвіл на власній території на незначні відхилення від цього Регламенту для транспортних засобів, які використовують у попередньо визначених зонах із щільністю населення менш ніж 5 осіб на квадратний кілометр, у таких випадках:

- регулярні внутрішні пасажирські перевезення, графік яких затверджують органи влади (у такому випадку можуть бути дозволені лише відхилення стосовно перерв), та
- внутрішні вантажоперевезення, здійснювані власним коштом або за наймом чи на комерційній основі, які не мають впливу на єдиний ринок та які необхідні для обслуговування деяких галузей промисловості на відповідній території, та у випадках, коли положення цього Регламенту, які дозволяють таке відхилення, обмежують відповідні перевезення радіусом до 100 км.

Дорожні перевезення із використанням такого відхилення можуть охоплювати поїздки до зони із щільністю населення 5 осіб на квадратний кілометр або більше лише для того, щоб завершити чи розпочати поїздки. Будь-які такі заходи повинні мати пропорційний характер та масштаб.

Стаття 14

1. За умови, що такі дії не обмежують цілей, визначених у статті 1, держави-члени можуть, після отримання дозволу від Комісії, дозволяти винятки зі статей 6–9 для транспортних операцій, які здійснюються за виняткових обставин.

▼МЗ

2. У невідкладних випадках держави-члени можуть дозволяти, за виняткових обставин, тимчасові винятки на період, який не перевищує 30 днів, які повинні мати належне обґрунтування та про які необхідно негайно повідомляти Комісію. Комісія повинна негайно публікувати цю інформацію на загальнодоступному вебсайті.

▼В

3. Комісія повинна інформувати інші держави-члени про будь-які винятки, дозволені відповідно до цієї статті.

▼МЗ

Стаття 15

Держави-члени повинні забезпечити, щоб водії, згадані в пункті (а) статті 3, діяли відповідно до національних правил, які надають їм належний захист у частині дозволеного часу керування транспортним засобом, а також обов'язкових перерв та періодів відпочинку. Держави-члени повинні інформувати Комісію про відповідні національні правила, застосовні до таких водіїв.

▼В

ГЛАВА V

ПРОЦЕДУРИ КОНТРОЛЮ ТА САНКЦІЇ

Стаття 16

1. У випадках, коли на транспортному засобі не встановлено реєструвального обладнання відповідно до Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, параграфи 2 та 3 цієї статті повинні застосовуватися до:

- (а) регулярних внутрішніх пасажирських перевезень, та
- (б) регулярних міжнародних пасажирських перевезень, кінцеві зупинки яких розташовані у межах відстані у 50 км по прямій від кордону між 2 державами-членами та довжина маршруту яких не перевищує 100 км.

2. Підприємство повинне скласти графік перевезень та створити розклад чергувань, у яких стосовно кожного водія повинна міститися інформація про його ім'я, місце бази підприємства, та попередньо укладений графік різних періодів керування транспортним засобом, іншої роботи, перерв та готовності.

Кожен водій, призначений для здійснення перевезення, згаданого в параграфі 1, повинен мати при собі витяг із розкладу чергувань та копію графіка чергувань.

3. розклад чергувань повинен:

- (а) включати усі дані, визначені в параграфі 2 за мінімальний період, що охоплює попередні 28 днів; такі дані необхідно оновлювати через регулярні проміжки часу, тривалість яких не може перевищувати 1 місяць;
- (б) бути підписаний головою транспортного підприємства або особою, яка уповноважена його представляти;

- (c) зберігатися транспортним підприємством упродовж 1 року після завершення періоду, який він охоплює. Транспортні підприємства повинні на вимогу надавати відповідним водіям витяг із розкладу чергувань; та
- (d) бути наданим та переданим на вимогу компетентної службової особи, уповноваженої проводити інспектування.

Стаття 17

1. З використанням стандартної форми, визначеної Рішенням 93/173/ЄЕС (⁶), держави-члени повинні передавати необхідну інформацію Комісії, щоб надати їй змогу кожні 2 роки складати звіт щодо застосування цього Регламенту та Регламенту (ЄЕС) № 3821/85, а також щодо прогресу у відповідних сферах.
2. Ця інформація повинна бути передана Комісії не пізніше ніж 30 вересня року після завершення відповідного 2-річного періоду.
3. У такому звіті необхідно зазначати, як саме використовувалися винятки, передбачені статтею 13.
4. Комісія повинна пересилати такий звіт до Європейського Парламенту і Ради упродовж 13 місяців після завершення відповідного 2-річного періоду.

Стаття 18

Держави-члени повинні ухвалювати інструменти, необхідні для імплементації цього Регламенту.

Стаття 19

▼M3

1. Держави-члени повинні встановити правила щодо санкцій за порушення цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 165/2014, та повинні ухвалити усі інструменти, необхідні для забезпечення їх імплементації. Такі санкції повинні бути ефективними та пропорційними ступеню серйозності порушень, як зазначено в додатку III до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2006/22/ЄС (⁷), а також мати стримувальний та недискримінаційний характер. Застосовувати більше ніж 1 процедуру або накладати більше ніж 1 санкцію щодо будь-якого порушення цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 165/2014 заборонено. Держави-члени повинні повідомляти Комісію про такі правила та інструменти, а також про методи та критерії оцінювання їх пропорційності, обрані на національному рівні. Держави-члени повинні негайно повідомляти Комісію про будь-які подальші зміни до них. Комісія повинна повідомляти інші держави-члени про такі правила та інструменти, а також про будь-які зміни до них. Комісія повинна забезпечувати публікацію таких повідомлень на спеціальному загальнодоступному вебсайті усіма офіційними мовами Союзу із зазначенням детальної інформації щодо таких санкцій, застосованих у державах-членах.

▼B

2. Держава-член повинна надати змогу компетентним органам накладати санкції на підприємство та/або водія за порушення цього Регламенту, виявлене на її території, та за яке санкції ще не накладалися, навіть у випадках, коли таке порушення було вчинене на території іншої держави-члена або третьої країни.

Як виняток, у разі виявлення порушення:

- яке не було вчинене на території відповідної держави-члена, та
- яке було вчинене підприємством, що має осідок в іншій державі-члені або третій країні, або водієм, місце роботи якого розташоване в іншій державі-члені або третій країні,

держави-член може до 01 січня 2009 року, замість накладання санкції, повідомити про факт порушення компетентному органу в державі-члені або третій країні, де розташований осідок підприємства або де розташоване місце роботи водія.

3. Щоразу, коли держава-член ініціює провадження чи накладає санкцію за конкретне порушення, вона має надати водію належні докази цього у письмовому вигляді.

4. Держави-члени повинні забезпечити чинність системи пропорційних санкцій, яка може охоплювати фінансові санкції, для порушень цього Регламенту або Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 підприємствами або пов'язаними з ним вантажовідправниками, експедиторськими компаніями, туристичними операторами, головними підрядниками, субпідрядниками та агентствами із зайнятості водіїв.

Стаття 20

1. Водій повинен зберігати будь-які докази, надані державою-членом, стосовно накладених санкцій або ініційованих проваджень до того часу, коли те саме порушення цього Регламенту вже не може призвести до другого провадження чи санкції відповідно до цього Регламенту.

2. Водій повинен надавати докази, згадані у параграфі 1, на вимогу.

3. Водій, який працевлаштований більше ніж 1 транспортним підприємством або перебуває у розпорядженні більше ніж 1 транспортного підприємства, повинен надавати інформацію кожному підприємству в достатньому обсязі, щоб дати йому змогу дотримуватися глави II.

Стаття 21

У випадках, коли держава-член вважає, що відбулося порушення цього Регламенту, яке явно становить загрозу для дорожнього руху, вона повинна надати повноваження відповідному компетентному органу знерухомити відповідний транспортний засіб до того часу, коли причину порушення буде усунуто. Держави-члени можуть зобов'язати водія використати щоденний період відпочинку. Держави-члени повинні, у відповідних випадках, також тимчасово зупиняти або обмежувати дію ліцензії підприємства, а також вилучати її, якщо підприємство має осідок у такій державі-члені, або вилучати у водія його посвідчення водія або тимчасово зупиняти чи обмежувати його дію. Комісія, діючи згідно з процедурою, описаною у статті 24(2) повинна розробити настанови з метою сприяння гармонізованому застосуванню цієї статті.

Стаття 22

▼ M3

1. Держави-члени повинні тісно співпрацювати одна з одною та надавати одна одній взаємну допомогу без невинуватої затримки для сприяння узгодженому застосуванню цього Регламенту та ефективному забезпеченню його виконання відповідно до вимог, визначених у статті 8 Директиви 2006/22/ЄС.

▼ B

2. Компетентні органи держав-членів повинні регулярно обмінюватися усією наявною інформацією стосовно:

- (a) порушень правил, визначених у главі II, вчинених нерезидентами та будь-яких санкцій, накладених за такі порушення;
- (b) санкцій, які накладають на своїх резидентів держави-члени за такі порушення, вчинені на території іншої держави-члена;

▼ M3

(c) іншої конкретної інформації, включно з оцінкою ризику підприємства, яка може мати наслідки на дотримання цього Регламенту.

▼ B

3. Держави-члени повинні регулярно надсилати відповідну інформацію стосовно національного тлумачення на застосування цього Регламенту Комісії, яка має надавати доступ до такої інформації в електронному вигляді іншим державам-членам.

▼ M3

3a. З метою обміну інформацією у рамках цього Регламенту, держави-члени повинні використовувати органи зв'язку у межах Співтовариства, призначені відповідно до статті 7 Директиви 2006/22/ЄС.

3b. Взаємна адміністративна співпраця та допомога повинні надаватися безоплатно.

▼В

4. Комісія повинна сприяти діалогу між державами-членами стосовно національного тлумачення та застосування цього Регламенту за допомогою комітету, згаданого в статті 24(1).

Стаття 23

Співтовариство повинне вести будь-які переговори з третіми країнами, які можуть виявитися необхідними для цілей імплементації цього Регламенту.

▼МЗ

Стаття 23а

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надано Комісії на умовах, встановлених у цій статті.
2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені в статті 8а, покладені на Комісію на період у 5 років з 20 серпня 2020 року.

Комісія повинна скласти звіт про виконання делегованих повноважень не пізніше ніж за 9 місяців до закінчення зазначеного 5-річного періоду. Делегування повноважень необхідно автоматично продовжувати на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалить рішення проти такого продовження не пізніше ніж за 3 місяці до закінчення кожного такого строку.

3. Делеговані повноваження, зазначені в статті 8а, можуть бути в будь-який час відкликані Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, вказані у такому рішенні. Воно набуває чинності на наступний день після публікації рішення в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або в пізнішу дату, вказану в самому рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, які вже набули чинності.
4. Перш ніж ухвалити делегований акт, Комісія повинна провести консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом, відповідно до принципів, установлених в Міжінституційній угоді про краще законотворення від 13 квітня 2016 року (⁸).
5. Відразу після ухвалення делегованого акта Комісія повинна повідомити про це одночасно Європейський Парламент і Раду.
6. Делегований акт, ухвалений згідно зі статтею 8а, набуває чинності тільки в тому випадку, якщо ні Європейський Парламент, ні Рада не висловили жодних заперечень протягом 2-місячного періоду з дати повідомлення про зазначений акт Європейському Парламенту і Раді, або якщо до завершення цього періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісії, що вони не матимуть заперечень. Такий період подовжують на 2 місяці з ініціативи Європейського Парламенту або Ради.

▼В

Стаття 24

1. Комісії повинен допомагати Комітет, створений відповідно до статті 18(1) Регламенту (ЄС) № 3821/85.

▼МЗ

2. У разі покликання на цей параграф застосовується стаття 4 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 (⁹).
- 2а. У разі покликання на цей параграф необхідно застосовувати статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

▼В

3. Комітет повинен ухвалювати власний внутрішній регламент.

Стаття 25

1. На запит держави-члена або за власною ініціативою Комісія повинна:
 - (а) розглядати випадки виникнення розбіжностей між застосуванням та забезпеченням виконання будь-

яких положень цього Регламенту, а особливо тих, що стосуються часу керування транспортним засобом, перерв та періодів відпочинку;

- (b) роз'яснювати положення цього Регламенту з метою сприяння спільному підходу.

▼M3

2. У випадках, зазначених у пункті (b) параграфу 1, Комісія повинна ухвалювати імплементаційні акти, що встановлюють спільні підходи.

Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною в статті 24(2a).

▼B

ГЛАВА VI

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 26

Внести до Регламенту (ЄЕС) № 3821/85 такі зміни:

1. Текст статті 2 викласти в такій редакції:

«Стаття 2

Для цілей цього Регламенту необхідно застосовувати терміни та означення, визначені в статті 4 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту та про внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 (*1).

2. Статтю 3(1), (2) та (3) викласти в такій редакції:

«1. Реєструвальне обладнання необхідно встановлювати та використовувати на транспортних засобах, зареєстрованих у державі-члені, які використовують для дорожніх перевезень пасажирів або вантажів, за винятком транспортних засобів, згаданих у статті 3 Регламенту (ЄС) № 561/2006. Транспортні засоби, згадані у статті 16(1) Регламенту (ЄС) № 561/2006, та транспортні засоби, які були виключені зі сфери застосування Регламенту (ЄЕС) № 3820/85, але які входять до сфери застосування Регламенту (ЄС) № 561/2006, повинні до 31 грудня 2007 року задовольнити цю вимогу.

2. Держави-члени можуть звільняти транспортні засоби, згадані у статтях 13(1) та (3) Регламенту (ЄС) № 561/2006, від застосування цього Регламенту.

3. Держави-члени можуть, після отримання дозволу від Комісії, звільняти від застосування цього Регламенту транспортні засоби, що їх використовують для транспортних операцій, згаданих у статті 14 Регламенту (ЄС) № 561/2006.»;

3. Статтю 14(2) викласти в такій редакції:

«2. Підприємство повинне зберігати тахокарти та роздруківки у кожному випадку, коли роздруківки роблять відповідно до статті 15(1), у хронологічному порядку та в зручній для читання формі, щонайменше упродовж року після їх використання, та повинні надавати їх копії відповідним водіям, які здійснюють запит на них. Підприємства повинні також надавати копії даних, завантажених з карток водіїв, відповідним водіям, які здійснюють запит на них, разом із роздрукованими паперовими версіями таких копій. Тахокарти, роздруківки та завантажені дані необхідно надавати або передавати на запит будь-якої компетентної службової особи, уповноваженої проводити інспектування.»;

4. До статті 15 внести такі зміни:

— до параграфу 1 додати такий підпараграф:

«Якщо картка водія пошкоджена, погано функціонує, або ж не перебуває у власності водія, водій повинен:

- (a) на початку своєї поїздки роздрукувати дані про транспортний засіб, яким він керує, та зазначити на такій роздруківці:
 - (i) дані, що дають змогу ідентифікувати водія (ім'я, номер картки водія або посвідчення водія), в тому числі власний підпис;
 - (ii) періоди, зазначені у другому абзаці пункту (b), пункті (c) та пункті (d) параграфу 3;
- (b) наприкінці своєї поїздки роздрукувати інформацію щодо періодів часу, зареєстрованих реєструвальним обладнанням, записати будь-які періоди іншої роботи, готовності та відпочинку з моменту створення роздруківки на початку поїздки, якщо не записано тахографом, та зазначити на такому документі дані, що дають змогу ідентифікувати водія (ім'я, номер картки водія чи посвідчення водія), в тому числі підпис водія.»


— параграф 2, другий підпараграф викласти в такій редакції:


«Якщо в результаті перебування далеко від транспортного засобу водій не спроможний використовувати обладнання, яке встановлене на транспортному засобі, тоді періоди часу, зазначені у другому абзаці пункту (b), пункті (c) та пункті (d) параграфу 3, необхідно:

- (a) якщо на транспортному засобі встановлене реєструвальне обладнання відповідно до додатка I, внести у тахокарту вручну, шляхом автоматичної реєстрації, чи в інший спосіб, розбірливо та без забруднення тахокарти; або
- (b) якщо на транспортному засобі встановлене реєструвальне обладнання відповідно до додатка IB, внести на картку водія з використанням передбаченої для реєструвального обладнання функції ручного введення.

Якщо у транспортному засобі, на якому встановлене реєструвальне обладнання відповідно до додатка IB, перебуває більше 1 водія, кожен водій повинен переконатися, що його картка водія вставлена в правильний слот у тахографі.»

— параграф 3(b) та (c) викласти в такій редакції:

«(b) «інша робота» означає будь-яку іншу діяльність, окрім керування транспортним засобом, як визначено у статті 3(a) Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/15/ЄС від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну дорожньо-транспортну діяльність (*2), а також будь-яку роботу на того самого або іншого працедавця у межах або поза межами транспортного сектора, і повинна записуватися під таким знаком ;

(c) «готовність» відповідно до означення в статті 3(b) Директиви 2002/15/ЄС необхідно записувати під таким знаком .

— параграф 4 вилучити;

— параграф 7 викласти в такій редакції:

«7.

- (a) Якщо водій керує транспортним засобом, на якому встановлене реєструвальне обладнання відповідно до додатка I, він повинен бути в змозі надати щоразу, коли цього вимагає службова особа, уповноважена проводити інспектування:
 - (i) тахокарти за поточний тиждень та ті, що були використані водієм за попередні 15 днів,
 - (ii) картку водія, якщо водій власник такої картки, та
 - (iii) будь-які записи, зроблені вручну, та роздруківки, зроблені протягом поточного тижня та за попередні 15 днів, відповідно до вимог цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006.

Тим не менш, від 01 січня 2008 року часові періоди, згадані в підпунктах (i) та (iii), повинні охоплювати поточний день та попередні 28 днів.

- (b) Якщо водій керує транспортним засобом, на якому встановлене реєструвальне обладнання відповідно до додатка ІВ, він повинен бути в змозі надати щоразу, коли цього вимагає службова особа, уповноважена проводити інспектування:
- (i) картку водія, якщо водій власник такої картки, та;
 - (ii) будь-які записи, зроблені вручну, та роздруківки, зроблені протягом поточного тижня та за попередні 15 днів, відповідно до вимог цього Регламенту та Регламенту (ЄС) № 561/2006, та
 - (iii) тахокарти, що відповідають тому ж періоду, що зазначений у попередньому підпараграфі, протягом якого він керував транспортним засобом зі встановленим реєструвальним обладнанням відповідно до додатка І.

Тим не менш, від 01 січня 2008 року часові періоди, згадані в підпараграфі (ii), повинні охоплювати поточний день та попередні 28 днів.

- (c) Компетентна службова особа, уповноважена проводити інспектування, може перевіряти дотримання положень Регламенту (ЄС) № 561/2006 шляхом аналізу тахокарт, відображених, роздрукованих чи завантажених даних, що були зареєстровані реєструвальним обладнанням або за допомогою картки водія, або, в іншому випадку, будь-якого іншого супровідного документу, що виправдовує недотримання певних положень, наприклад, таких, що встановлені в статті 16(2) та (3).»

Стаття 27

Внести до Регламенту (ЄС) № 2135/98 такі зміни:

1. Статтю 2(1)(а) викласти в такій редакції:

«1.

- (а) Від 20-го дня після дати публікації Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту та внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 (*³), на транспортних засобах, які вперше вводять в експлуатацію, необхідно встановлювати реєструвальне обладнання відповідно до вимог, встановлених у додатку ІВ до Регламенту (ЄЕС) № 3821/85.

2. Статтю 2(2) викласти в такій редакції:

«2. Держави-члени повинні вживати належних заходів, щоб забезпечити можливість видавати картки водія щонайпізніше на 20-й день після дня публікації Регламенту (ЄС) № 561/2006.»

Стаття 28

Регламент (ЄЕС) № 3820/85 скасовано та замінено цим Регламентом.

Незважаючи на це, параграфи 1, 2 та 4 статті 5 Регламенту (ЄЕС) № 3820/85 повинні і надалі застосовуватися до настання дат, визначених статтею 15(1) Директиви 2003/59/ЄС.

Стаття 29

Цей Регламент набуває чинності 11 квітня 2007 року, за винятком статей 10(5), 26(3) та (4) та 27, які набувають чинності 01 травня 2006 року.

Цей Регламент обов'язковий у повному обсязі та підлягає прямому застосуванню в усіх державах-членах.

(¹) ОВ L 74, 20.03.1992, с. 1. Регламент з останніми змінами, внесеними Актом про вступ 2003 року.

(²) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 від 04 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєстральне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту (ОВ L 60, 28.02.2014, с. 1).

(³) ОВ L 300, 14.11.2009, с. 88.

(⁴) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1315/2013 від 11 грудня 2013 року про настанови Союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі та про скасування Рішення №661/2010/ЄС (ОВ L 348, 20.12.2013, с. 1).

(⁵) ОВ L 15, 21.01.1998, с. 14.

(⁶) ОВ L 72, 25.03.1993, с. 33.

(⁷) Директива Європейського Парламенту і Ради 2006/22/ЄС від 15 березня 2006 року про мінімальні умови імплементації регламентів (ЄС) № 561/2006 і (ЄС) № 165/2014 та Директиви 2002/15/ЄС у частині соціального законодавства стосовно дорожньо-транспортної діяльності, та скасування Директиви Ради 88/599/ЄЕС (ОВ L 102, 11.04.2006, с. 35).

(⁸) ОВ L 123, 12.05.2016, с. 1.

(⁹) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року про встановлення правил і загальних принципів стосовно механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.02.2011, с. 13).

(^{*1}) ОВ L 102, 11.04.2006, с. 1»,

(^{*2}) ОВ L 80, 23.03.2002, с. 35.»,

(^{*3}) ОВ L 102, 11.04.2006, с. 1»;