

Не официальный перевод АСМАП.

(Акты, подлежащие обязательной публикации)

ПОСТАНОВЛЕНИЕ (ЕС) № 561/2006 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА

от 15 марта 2006

**о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта, и корректирующие Постановления Совета (ЕЭС – Европейского Экономического Сообщества) № 3821/85 и (ЕС – Европейского Сообщества) № 2135/98 и отменяющее Постановление Совета (ЕЭС) № 3820/85.**

(Текст относится к Европейскому экономическому пространству)

ЕВРОПЕЙСКИЙ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА,

Учитывая Соглашение, учреждающее Европейское Сообщество, и особенно его Статью 71,

Учитывая предложение Комиссии<sup>1</sup>,Учитывая мнение Европейского Экономического и Социального Комитета<sup>2</sup>,

После консультации с Региональным Комитетом,

Действуя в соответствии с процедурой, установленной в Статье 251 вышеуказанного Соглашения<sup>3</sup> (3), в свете объединенного текста, одобренного Комитетом по гармонизации 8 декабря 2005,

Принимая во внимание, что:

(1) В области автомобильного транспорта Постановление Совета (ЕЭС) № 3820/85 от 20 декабря 1985 о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автомобильного транспорта<sup>4</sup>, было направлено на

гармонизацию условий конкуренции между видами внутреннего транспорта, особенно в отношении сектора автомобильного транспорта, и на улучшение рабочих условий и безопасности дорожного движения. Прогресс в этих областях должен охраняться и расширяться.

(2) Директива 2002/15/ЕС Европейского Парламента и Совета от 11 марта 2002 об организации рабочего времени лиц, осуществляющих деятельность, связанную с мобильным автомобильным транспортом<sup>5</sup>, требует, чтобы Государства-Члены приняли на вооружение меры, которые ограничивают максимальное еженедельное рабочее время выездных рабочих.

(3) Из-за широты предварительно сформулированных терминов возникали трудности в интерпретации, применении, приведении в исполнение и контроле некоторых положений Постановления (ЕЭС) № 3820/85 о единых для всех Государств-Членов правилах времени вождения, перерывов и периодов отдыха водителей, занятых в национальном и международном автомобильном транспорте в пределах Сообщества.

(4) Для достижения целей и недопущения дискредитации этих положений желательно эффективное и единое принудительное их применение. В связи с этим необходимо более ясный и простой набор правил, который будет легко понят, интерпретирован и применен автотранспортной промышленностью и властями, осуществляющими правоприменение.

<sup>1</sup> ОЖ С 51 Е, 26.2.2002, с. 234.

<sup>2</sup> ОЖ С 221, 17.9.2002, с. 19.

<sup>3</sup> Мнение Европейского Парламента от 14 января 2003 (ОЖ С 38 Е, 12.2.2004, с. 152), Общая Позиция от 9 декабря 2004 (ОЖ С 63 Е, 15.3.2005, с. 11) и Позиция Европейского Парламента от 13 апреля 2005 (ОЖ С 33 Е, 9.2.2006, с. 425). Законодательная резолюция Европейского Парламента от 2 февраля 2006 и Решение Совета от 2 февраля 2006.

<sup>4</sup> ОЖ L 370, 31.12.1985, с. 1. Постановление в соответствии с исправлениями Директивы 2003/59/ЕС Европейского Парламента и Совета (ОЖ L 226, 10.9.2003, с. 4).

<sup>5</sup> ОЖ L 80, 23.3.2002, с. 35.

(5) Меры, предусмотренные в этом Постановлении относительно условий работы, не должны нанести ущерб правам обеих сторон индустрии, создавая условия более благоприятные для работников путем коллективных переговоров или иначе.

(6) Желательно четко определить рамки этого Постановления, путем перечисления основных категорий транспортных средств, которые оно охватывает.

(7) Это Постановление должно применяться к автодорожным перевозкам либо только в пределах Сообщества, либо между Сообществом, Швейцарией и Государствами-Участниками Соглашения о Европейском экономическом пространстве.

(8) Согласно корректировке Европейское Соглашение о работе экипажей транспортных средств, занятых в международных автоперевозках, от 1 июля 1970 (ЕСТР) должно продолжать применяться к автоперевозкам товаров и пассажиров на транспортных средствах, зарегистрированных в любом Государстве-Члене или любой стране, которая является контрактантом ЕСТР, в течение всей поездки, если эта поездка осуществляется между Сообществом и третьей страной (кроме Швейцарии и стран, которые являются контрактантами Соглашения о Европейском Экономическом Пространстве) или через такую страну. Необходимо изменить ЕСТР как можно скорее, идеально - в течение двух лет с момента вступления Постановления в силу, чтобы согласовать его положения с данным Постановлением.

(9) В случае использования для автоперевозки транспортных средств, зарегистрированных в третьей стране, не являющейся контрактантом ЕСТР, положения ЕСТР должны быть применены к той части поездки, которая осуществляется в пределах Сообщества или стран, которые являются контрактантами ЕСТР.

(10) Так как предмет обсуждения ЕСТР попадает в рамки данного Постановления, то право вести переговоры и заключать Соглашение принадлежит Сообществу.

(11) Если поправка к внутренним правилам Сообщества в рассматриваемой области требует соответствующей поправки к ЕСТР, то Государства - Члены должны действовать вместе, чтобы ввести эту поправку в ЕСТР как можно быстрее в соответствии с установленной процедурой.

(12) Список исключений из правил должен быть обновлен, чтобы отразить развитие дорожно-транспортного сектора в течение последних 19 лет.

(13) С целью облегчения интерпретации и обеспечения единой формы применения данного Постановления необходимо дать полные определения всем ключевым терминам. Кроме того, должны быть приложены усилия, чтобы национальные контролирующие власти одинаково интерпретировали и применяли это Постановление. Определение 'недели', данное в этом Постановлении не должно препятствовать водителям начинать их рабочую неделю в любой день недели.

(14) Для обеспечения эффективного правоприменения важно, чтобы компетентные власти при проведении придорожных проверок и после переходного периода могли обеспечить тщательное соблюдение времен вождения и периодов отдыха в день проверки и в течение предыдущих 28 дней.

(15) Основные правила относительно времен вождения должны быть разъяснены и упрощены, чтобы сделать возможным эффективное и единое правоприменение, используя цифровые тахографы, как предусмотрено в Постановлении Совета (ЕЭС) № 3821/85 от 20 декабря 1985 о

регистрации оборудования на автодорожном транспорте<sup>1</sup> и в данном Постановлении. Кроме того, власти Государств-Членов, осуществляющие правоприменение, через некий постоянный Комитет должны стремиться достигнуть взаимопонимания в отношении выполнения этого Постановления.

(16) Было доказано, что при соблюдении правил Постановления (ЕЭС) № 3820/85 существует возможность так спланировать график ежедневных периодов движения и перерывов, что водитель может двигаться без полноценного перерыва слишком долго, приводя к снижению безопасности дорожного движения и ухудшению рабочих условий водителя. Следовательно, необходимо определить порядок следования перерывов, разбитых на части, чтобы предотвратить злоупотребления.

(17) Целью этого Постановления является улучшение социальных условий служащих, которых оно охватывает, а также общей безопасности дорожного движения. Достижение этой цели осуществляется в основном благодаря положениям о максимальных периодах вождения: ежедневном, еженедельном и за две последовательных недели, положению, обязывающему водителей брать регулярный еженедельный период отдыха не менее одного раза в течение двух последовательных недель, и положениям, в которых предписывается, что ежедневный отдых ни в коем случае не должен быть меньше непрерывного девятичасового периода. Так как эти положения гарантируют адекватный отдых, и, принимая во внимание опыт правоприменения за последние годы, становится не нужной система компенсации за уменьшенный ежедневный отдых.

(18) Многие автодорожные перевозки в пределах Сообщества включают в себя транспортировку паромом или по железной дороге как часть поездки. Следовательно, для таких операций должны быть установлены соответствующие ясные положения относительно ежедневных периодов отдыха и перерывов.

(19) Ввиду увеличения транспортировки через границы товаров и пассажиров, в интересах безопасности дорожного движения и усиления правоприменения, при придорожных проверках и проверках в помещениях предприятий желательно охватить времена вождения, периоды отдыха и перерывы, которые имели место в пределах других Государств-Членов или третьих стран, и определить соблюдались ли соответствующие правила полностью и должным образом.

<sup>1</sup> ОЖ L 370, 31.12.1985, с. 8. Постановление, соответствующее последним исправлениям в Постановлении Комиссии (ЕС) № 432/2004 (ОЖ L 71, 10.3.2004, с. 3).

(20) Обязательства транспортных предприятий должны распространяться, по крайней мере, на транспортные предприятия, которые являются юридическими или физическими лицами, и не должны исключать иски против физических лиц, являющихся преступниками, подстрекателями, или соучастниками нарушений данного Постановления.

(21) Каждого из водителей, работающих в нескольких транспортных предприятиях, необходимо снабдить адекватной информацией, чтобы позволить выполнять обязательства в соответствии с данным Постановлением.

(22) Для социального прогресса и улучшения безопасности дорожного движения каждое Государство-Член должно сохранять право на принятие соответствующих мер.

(23) Национальные частичные отмены закона должны отражать особенности в дорожно-транспортном секторе и быть ограничены теми элементами, которые в настоящее время не являются объектами конкурентного давления.

(24) Государства-Члены должны установить правила для транспортных средств, используемых на регулярных линиях для перевозки пассажиров, если маршрут не превышает 50 км. Эти правила должны обеспечить адекватную защиту в терминах разрешенных времен движения и принудительных перерывов и периодов отдыха.

(25) В интересах эффективного правоприменения желательно все регулярные национальные и международные пассажирские транспортные службы проверять стандартным регистрирующим устройством.

(26) Государства-Члены должны установить правила о наказаниях за нарушения данного Постановления и обеспечить их применение. Эти наказания должны быть эффективными, пропорциональными, разубеждающими и не дискриминационными. Если обнаружены серьезные нарушения, то в рамках общего диапазона мер, открытых для Государств-Членов, должна также быть включена возможность остановки транспортного средства. Положения данного Постановления, имеющие отношение к наказаниям или искам, не должны затрагивать национальных правил, касающихся бремени доказательств.

(27) В интересах ясного и эффективного правоприменения желательно обеспечить одинаковые положения об ответственности транспортных предприятий и водителей за нарушения данного Постановления. Эта ответственность может кончатся уголовными, гражданскими или административными наказаниями, может также иметь место и судебное дело в Государствах-Членах.

(28) Так как Государства-Члены не могут полностью достичь цели данного Постановления, состоящей в создании четких единых правил по времени вождения, перерывам и периодам отдыха, и так как, учитывая потребности в скоординированных действиях, эту цель можно быстрее достичь на уровне Сообщества, то Сообщество может принять меры в соответствии с принципом дополнителности, как изложено в Статье 5 Соглашения. В соответствии с принципом пропорциональности, представленном в указанной Статье, данное Постановление не выходит за рамки необходимого для достижения этой цели.

(29) Меры, необходимые для выполнения данного Постановления, должны быть приняты в соответствии с Решением Совета, 1999/468/ЕС от 28 июня 1999, устанавливающим процедуры для осуществления исполнительных полномочий, утвержденных Комиссией<sup>1</sup>.

(30) Так как положения, касающиеся минимальных возрастов водителей, были установлены в Директиве 2003/59/EC<sup>2</sup> и должны быть заменены в 2009, то в данном Постановлении требуются лишь временные положения о минимальном возрасте экипажей.

(31) Постановление (ЕЭС) № 3821/85 должно быть исправлено, чтобы разъяснить особые обязательства транспортных предприятий и водителей, а также содействовать определенности в законодательстве и во время придорожных проверок облегчить правоприменение ограничений по времени вождения и периодам отдыха.

(32) Постановление (ЕЭС) № 3821/85 должно быть также исправлено, чтобы гарантировать законность новых дат введения цифрового тахографа и возможность применения карточек водителя.

(33) В будущем придорожные проверки должны стать более быстрыми и полными благодаря введению в соответствии с Постановлением (ЕС) № 2135/98 регистрирующего оборудования, позволяющего записать деятельность водителя в течение 28-дневного периода на электронной карте водителя и электронные отчеты по управлению транспортным средством за период в 365 дней.

(34) Согласно Директиве 88/599/ЕЕС<sup>3</sup> придорожные проверки ограничиваются только проверкой ежедневного времени вождения, ежедневных периодов отдыха и перерывов. Когда будет введено цифровое оборудование регистрации, данные о водителе и транспортном средстве будут сохраняться в электронном виде, и их можно будет оценить с помощью электроники на месте. Через какое-то время это позволит проводить простые проверки стандартных и уменьшенных ежедневных периодов отдыха, стандартных и уменьшенных еженедельных периодов отдыха и компенсационного отдыха.

<sup>2</sup> Директива 2003/59/ЕС Европейского Парламента и Совета от 15 июля 2003 о начальной квалификации и периодическом обучении водителей некоторых автотранспортных средств для перевозки товаров или пассажиров, корректирующая Постановление Совета (ЕЭС) № 3820/85 и Директиву Совета 91/439/ЕЕС и отменяющая Директиву Совета 76/914/ЕЕС (ОЖ L 226, 10.9.2003, с 4). Директива с поправками из Директивы 2004/66/ЕС Совета (ОЖ L 168, 1.5.2004, с. 35).

<sup>3</sup> Директива Совета 88/599/ЕЕС от 23 ноября 1988 по стандартным процедурам проверки выполнения Постановления (ЕЭС) № 3820/85 о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автодорожного транспорта, и Постановление (ЕЭС) № 3821/85 о регистрационном оборудовании в автодорожном транспорте (ОЖ L 325, 29.11.1988, с. 55).

<sup>1</sup> ОЖ L 184, 17.7.1999, с. 23.

(35) Практика показывает, что нельзя требовать соблюдения положений данного Постановления, особенно указанный максимум времени вождения за двухнедельный период, пока не будет введен надлежащий и эффективный контроль, осуществляемый придорожными проверками в течение всего этого периода.

(36) Применение законодательных положений относительно цифровых тахографов должно следовать принципам данного Постановления, чтобы достигнуть оптимальной эффективности контроля и правоприменения некоторых социальных положений об автомобильном транспорте.

(37) В целях ясности и усовершенствования Постановление (ЕЭС) № 3820/85 должно быть аннулировано и заменено данным Постановлением.

ПРИНЯЛИ ДАННОЕ ПОСТАНОВЛЕНИЕ:

## ГЛАВА I

### ВВОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья 1

Данное Постановление определяет правила времени вождения, перерывов и периодов отдыха водителей, осуществляющих автодорожную перевозку грузов и пассажиров, с целью гармонизовать конкурентные условия между видами внутреннего транспорта, особенно по отношению автодорожного сектора, и улучшить условия работы и безопасность дорожного движения. Данное Постановление также ставит целью способствовать улучшению практики мониторинга и правоприменения в Государствах-Членах и условий работы в дорожно-транспортной промышленности.

#### Статья 2

1. Данное Постановление следует применять к автодорожным перевозкам:

- (a) грузов, когда максимально допустимая масса транспортного средства, включая прицеп или полуприцеп, превышает 3,5 тонны, или
- (b) пассажиров на транспортных средствах, предназначенных или переоборудованных и применяющихся для перевозки более 9 пассажиров, включая водителя.

2. Независимо от того, в какой стране зарегистрировано транспортное средство, данное Постановление следует применять к автодорожным перевозкам, осуществляемым:

- (a) исключительно в рамках Сообщества или
- (b) между Сообществом, Швейцарией и Государствами-Участниками Соглашения о Европейском Экономическом Пространстве.

3. Вместо данного Постановления следует применять ЕСТР к международным автодорожным перевозкам, осуществляемым частично вне территорий, упомянутых в пункте 2, а именно к:

(a) транспортным средствам, зарегистрированным в Сообществе или в Государствах-Участниках ЕСТР, - на протяжении всей перевозки.

(b) транспортным средствам, зарегистрированным в третьей стране, которая не является участником ЕСТР, - только на отрезке перевозки по территории Сообщества или стран, которые являются участниками ЕСТР.

Положения ЕСТР должны быть согласованы с положениями данного Постановления так, чтобы основные положения этого Постановления применялись через ЕСТР к вышеуказанным транспортным средствам на любом участке перевозки, осуществляемой в пределах Сообщества.

#### Статья 3

Данное Постановление не следует применять к автодорожным перевозкам, осуществляемым:

(a) транспортными средствами, которые используются для перевозки пассажиров на регулярных линиях, протяженность которых не превышает 50 км;

(b) транспортными средствами, разрешенная максимальная скорость которых не превышает 40 км в час

(c) транспортными средствами, которые находятся в ведении или взяты в наем без водителя вооруженными силами, органами гражданской обороны, пожарной службой и силами поддержания общественного порядка, если перевозка осуществляется вследствие выполнения задач этих служб и находится под их контролем;

(d) транспортными средствами, включая транспортные средства, используемые при некоммерческих перевозках в гуманитарных целях и в чрезвычайных обстоятельствах или в ходе спасательных операций,

(e) специальными транспортными средствами, которые используются в медицинских целях;

(f) специальными аварийными транспортными средствами, работающими в радиусе 100 км от их базы;

(g) транспортными средствами, которые проходят дорожные испытания в целях совершенствования техники, ремонта или обслуживания, и новыми или переоборудованными транспортными средствами, которые еще не сданы в эксплуатацию;

(h) транспортными средствами или составами транспортных средств с максимально допустимой массой, не превышающей 7,5 тонн, которые используются для некоммерческих перевозок грузов;

(i) коммерческими транспортными средствами, имеющими исторический статус по законодательству Государства-Члена, в котором они перемещаются, и используемыми для некоммерческой перевозки пассажиров или грузов.

## Статья 4.

В целях данного Постановления следует применять следующие определения:

(a) 'автомобильная перевозка' означает любое передвижение полностью или частично по дорогам, открытым для общего пользования, транспортного средства, груженого или нет, используемого для перевозки пассажиров или грузов;

(b) 'транспортное средство' означает автомобиль, тягач, прицеп или полуприцеп или состав транспортных средств, определяемых следующим образом:

- 'автомобиль' - любое самоходное транспортное средство, кроме рельсового, передвигающееся по дороге, обычно используемое для перевозки пассажиров или грузов;

- 'тягач' - любое самоходное транспортное средство, кроме рельсового, передвигающееся по дороге и специально сконструированное для того, чтобы тянуть, толкать или везти прицепы, полуприцепы, орудия или машины;

- 'прицеп' - любое транспортное средство, предназначенное для сцепления его с автомобилем или тягачом;

- 'полуприцеп' - прицеп без передней оси, сцепляемый так, чтобы значительная часть его веса и веса находящегося на нем груза нес тягач или автомобиль;

(c) 'водитель' - любое лицо, управляющее транспортным средством хотя бы в течение короткого промежутка времени или находящееся в транспортном средстве как запасной водитель для управления транспортным средством, когда это требуется;

(d) 'перерыв' - любой период времени, в течение которого, водитель может не осуществлять вождение или любую другую работу, и который используется исключительно для восстановления сил;

(e) 'другая работа' - любая деятельность, которая определена как рабочее время в статье 3(а) Директивы 2002/15/ЕС, кроме 'вождения', включая любую работу для того же или иного работодателя в рамках или вне транспортного сектора;

(f) «отдых» - любой непрерывный период, в течение которого, водитель может свободно располагать своим временем;

(g) 'ежедневный период отдыха' означает ежедневный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем, и включает 'регулярный ежедневный период отдыха' и 'сокращенный ежедневный период':

- 'регулярный ежедневный период отдыха' означает любой период отдыха длительностью не менее 11 часов. В качестве альтернативы этот регулярный ежедневный период отдыха может состоять из двух непрерывных периодов, длительностью не менее 3 и 9 часов соответственно;

- 'сокращенный ежедневный период отдыха' означает период отдыха длительностью, по меньшей мере, девять часов, но менее 11 часов;

(h) 'еженедельный период отдыха' означает еженедельный период, в течение которого водитель может свободно располагать своим временем, и включает 'регулярный еженедельный период отдыха' и 'сокращенный еженедельный период отдыха':

- 'регулярный еженедельный период отдыха' означает любой период отдыха длительностью не менее 45 часов;

- 'сокращенный еженедельный период отдыха' означает любой период отдыха длительностью менее 45 часов,

который может быть сокращен согласно условиям, изложенным в статье 8(б), до минимума - 24 непрерывных часов;

(i) 'неделя' означает период времени между 00.00 в понедельник и 24.00 в воскресенье;

(j) 'время вождения' означает длительность времени вождения, записанного:

- автоматически или полуавтоматически регистрирующим оборудованием, как определено в приложении 1 и приложении 1В Постановления (ЕЭС) № 3821/85;

- вручную как требует Статья 16(2) Постановления (ЕЭС) № 3821/85

(к) 'ежедневное время вождения' означает общее суммарное время вождения между окончанием одного ежедневного периода отдыха и началом следующего ежедневного периода отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха;

(l) 'еженедельное время вождения' означает общее суммарное время вождения в течение недели;

(m) 'максимально допустимая масса' означает максимальную официально принятую рабочую массу полностью загруженного транспортного средства;

(n) 'регулярные пассажирские линии' означают внутренние и международные линии, как определено в статье 2 Директивы Совета (ЕЕС) 3 684/92 от 16 марта 1992 года по общим правилам для международных перевозок пассажиров туристическими и обычными автобусами<sup>1</sup>;

(o) 'мульти-экипаж' означает ситуацию, во время которой в течение каждого периода вождения между любыми двумя последовательными ежедневными периодами отдыха или между ежедневным периодом отдыха и еженедельным периодом отдыха, для управления в транспортном средстве присутствуют как минимум два водителя. В течение первого часа присутствие другого водителя или водителей необязательно, но для оставшегося периода является обязательным;

<sup>1</sup> ОЖ L 74, 20.3.1992, с. 1. Постановление с последними исправлениями в соответствии с Актом Присоединения 2003.

(р) 'транспортное предприятие' - означает любое физическое лицо, любое юридическое лицо, любую ассоциацию или группу лиц без образования юридического лица, с получением прибыли или без, или любой официальный орган, имеющий собственную правосубъектность или зависящий от властей, имеющих такую правосубъектность, участвующее в автодорожных перевозках, либо в наем, либо за вознаграждение, либо за собственный счет;

(q) 'период вождения' означает суммарное время вождения с момента, когда водитель начинает вождение после периода отдыха или перерыва до момента, когда он отдыхает или делает перерыв. Период вождения может быть как непрерывным, так и прерывистым.

## ГЛАВА II.

### **Экипажи, время вождения, перерывы и периоды отдыха.**

#### Статья 5.

1. Минимальный возраст кондукторов должен быть 18 лет.

2. Минимальный возраст для помощников водителя должен быть 18 лет. Однако Государства-Члены могут снизить минимальный возраст помощников водителя до 16 лет при условии, что:

(а) автоперевозка осуществляется в пределах одного Государства-Члена в радиусе 50 км от места базирования транспортного средства, включая местные административные области, центры которых расположены в пределах этого радиуса;

(в) снижение возраста делается в целях профессионального обучения; и

(с) соблюдаются ограничения, наложенные национальными правилами Государств-Членов по трудовым вопросам.

#### Статья 6.

1. Ежедневное время вождения не должно превышать девяти часов.

Однако ежедневное время вождения может быть увеличено максимум до 10 часов не более двух раз в неделю.

2. Еженедельное время вождения не должно превышать 56 часов и не должно превышать максимальное время работы за неделю, определенное в Директиве 2002/15/ЕС.

3. Общее суммарное время вождения за любые две недели не должно превышать 90 часов.

4. Ежедневное и еженедельное времена вождения должны включать всё время вождения на территории Сообщества или третьих стран.

5. Любое время, потраченное в соответствии со статьей 4(е) и/или потраченное на вождение транспортного средства при выполнении коммерческих операций, не попадающих в рамки данной Директивы, водитель должен регистрировать как время другой работы, и должен отмечать любые периоды доступности, как определено в статье 15(3)(с) Постановления (ЕЕС) №3821/85, с момента его последнего ежедневного или еженедельного периода отдыха. Эта запись должна вводиться либо вручную на регистрационный листок и распечатку, либо в память регистрирующего оборудования, используя оборудование ручного ввода.

#### Статья 7.

После периода вождения, равного четырем с половиной часам, водитель обязан сделать непрерываемый перерыв не менее 45 минут, если не наступает период отдыха.

Этот перерыв может быть заменен двумя: перерывом не менее 15 минут, за которым следует перерыв не менее 30 минут, каждый из которых распределен по периоду вождения в соответствии с положениями пункта 1.

#### Статья 8.

1. Водитель должен иметь ежедневный и еженедельный отдых.

2. В течение каждого 24-часового периода с момента окончания предыдущего ежедневного или еженедельного отдыха водитель должен иметь новый период ежедневного отдыха.

Если продолжительность периода ежедневного отдыха, который попадает в рамки этих 24 часов, составляет, по крайней мере, 9 часов, но менее 11 часов, в этом случае период ежедневного отдыха должен считаться, как сокращенный период ежедневного отдыха.

3. Период ежедневного отдыха может быть увеличен до размеров регулярного периода еженедельного отдыха или сокращенного периода еженедельного отдыха.

4. Водитель может иметь не более трех сокращенных ежедневных периодов отдыха между любыми двумя периодами еженедельного отдыха.

5. В отступление от положений пункта 2 водитель, являющийся членом мульти-экипажа, в пределах 30 часов с момента окончания ежедневного или еженедельного отдыха должен иметь новый период ежедневного отдыха не менее 9 часов.

6. В течение любых двух последовательных недель водитель должен иметь, по меньшей мере:

- два регулярных периода еженедельного отдыха, или

- один регулярный период еженедельного отдыха и один сокращенный период не менее 24 часов. Однако сокращение должно быть компенсировано эквивалентным периодом отдыха, взятым непосредственно перед окончанием третьей недели, следующей за той, в течение которой период отдыха был сокращенным.

Период еженедельного отдыха должен начинаться не позднее, чем через шесть 24-часовых периодов с момента окончания предыдущего еженедельного отдыха.

7. Любой отдых, который используется в качестве компенсации за сокращенный еженедельный период отдыха, должен присоединяться к другому периоду отдыха продолжительностью не менее 9 часов.

8. По выбору водителей ежедневные периоды отдыха и сокращенные еженедельные периоды отдыха вне базы могут использоваться на транспортном средстве при условии, что данное транспортное средство имеет хорошо оборудованные спальные места для каждого водителя, и это транспортное средство находится на стоянке.

9. Период еженедельного отдыха, который попадает на две недели, может быть присоединен к любой из них, но не к обеим сразу.

#### Статья 9.

1. В отступление от положений Статьи 8, если водитель сопровождает транспортное средство, которое транспортируется на пароме или по железной дороге, и берет регулярный ежедневный период отдыха, этот период может прерываться не более двух раз иной активностью, не превышая в совокупности одного часа. В течение этого регулярного ежедневного периода отдыха водитель должен располагать спальным местом в каюте или вагоне.

2. Любое время, проведенное в поездке к месту приема транспортного средства, попадающего в рамки данного Постановления или при возвращении с места стоянки, если транспортное средство стоит не около дома водителя и не на базе работодателя, где водитель обычно базируется, не должно засчитываться в качестве отдыха или перерыва, исключая ситуацию, когда водитель находится на пароме или в поезде и обеспечен спальным местом в каюте или в вагоне.

3. Любое время, потраченное водителем на поездку в каком-либо транспортном средстве, которое выходит за рамки этого Соглашения, к или от транспортного средства, на которое распространяется данное Соглашение, и которое не находится рядом с домом водителя или базой работодателя, где водитель обычно базируется, должно трактоваться как иная работа.

#### ГЛАВА 3.

### ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

#### Статья 10

1. Транспортное предприятие не должно производить водителям, которых оно нанимает или которые находятся в его распоряжении, никаких платежей, связанных с пройденным расстоянием и/или с объемом перевезенных грузов, даже в форме премий или надбавок к заработной плате, если эти платежи ставят под угрозу безопасность дорожного движения и/или потворствуют нарушениям данного Постановления.

2. Транспортные предприятия должны организовать работу водителей в соответствии с пунктом 1 таким образом, чтобы водители могли соблюдать Постановление №3821/85 и Главу II данного Постановления. Предприятия должны соответственно структурировать водителей и должны осуществлять регулярный контроль с тем, чтобы гарантировать соблюдение Постановления (ЕЕС) № 3821/85 и Главу II данного Постановления.

3. Транспортные предприятия должны нести ответственность за нарушения, допущенные их водителями, даже если нарушения были на территории другого Государства-Члена или на территории третьих стран.

Для того чтобы, не нарушая прав Государств-Членов, признать полную ответственность транспортных предприятий, Государства-Члены могут сделать эту ответственность зависящей от нарушения предприятия в соответствии с пунктами 1 и 2. Государства-Члены могут обсудить любое

доказательство того, что данное транспортное предприятие не может в достаточной степени быть ответственным за допущенное нарушение.

4. Предприятия, грузоотправители, экспедиторы, туроператоры, главные подрядчики, субподрядчики и агентства по найму водителей должны обеспечивать согласованные в соответствии с контрактом расписания перевозок, удовлетворяющие требованиям данного Постановления.

5. (a) Транспортное предприятие, которое использует транспортные средства, оборудованные записывающими устройствами, соответствующими Приложению 1В Постановления (ЕЕС) № 3821/85 и, попадающие под правила данного Постановления должно:

- (i) гарантировать, что все данные скачиваются из памяти бортового записывающего устройства и карточки водителя регулярно в соответствии с требованиями Государства-Члена, а наиболее важные данные считываются чаще, чтобы гарантировать, что все данные, касающиеся проведенной деятельности или самого предприятия, считаны;
- (ii) гарантировать, что все данные, считанные как из памяти бортового записывающего устройства, так и с карточки водителя, хранятся как минимум 12 месяцев после их записи, и по запросу инспектора эти данные должны быть доступны либо непосредственно на месте, либо через удаленный доступ из зданий, где проводится осмотр;
- (b) в целях данного пункта слово 'считанные' надо интерпретировать в соответствии с определением, данным в Приложении IV, Глава I, пункт(ы) Постановления (ЕЭС) № 3821/85;
- (c) максимальный период, за который соответствующие данные подпункта (a)(i) должны считываться, должен быть установлен Комиссией в соответствии с процедурой, указанной в Статье 24 (2).

#### ГЛАВА IV

### ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ПРАВИЛ

#### Статья 11

Государство-Член может предусмотреть более длинные минимальные перерывы и периоды отдыха или более короткое максимальное время вождения, чем указанные в Статьях 6 – 9, в случае, если перевозка осуществляется полностью на его территории. Делая это, Государство-Член должно учитывать соответствующие коллективные или другие Соглашения между социальными партнерами. Однако это Постановление должно остаться применимым к водителям, занятым в международных автоперевозках.

## Статья 12

Для того чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и, чтобы позволить транспортному средству достичь подходящего места стоянки, водитель может отойти от Статей 6 - 9 в той степени, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся в транспортном средстве людей или груза. Водитель должен указать причину такого отхода вручную на регистрационном листке или на распечатке регистрационного оборудования или в листе нарядов самое позднее по прибытии на подходящую стоянку.

## Статья 13

1. Если не наносится ущерб целям, изложенным в Статье 1, то каждое Государство-Член может делать исключения из Статьи 5 - 9 и подчинять такие исключения индивидуальным условиям на своей собственной территории или при согласии заинтересованных Государств - на территории другого Государства-Члена, такие исключения применимы к перевозкам:

- (a) транспортными средствами, находящимися в собственности или нанятыми без водителя, органами государственной власти, чтобы осуществить автодорожную перевозку, которая не конкурирует с частными транспортными перевозками;
- (b) транспортными средствами, используемыми или нанятыми без водителя, для сельскохозяйственных, садоводческих, лесоводческих, фермерских или рыболовецких перевозок товаров как части их собственной предпринимательской деятельности в пределах радиуса до 100 км от базового собственного предприятия, которое нанимает или арендует транспортное средство;
- (d) транспортными средствами или составами транспортных средств с максимально допустимым весом, не превышающим 7,5 тонн, которые используются:
  - поставщиками воинских подразделений, как определено в Статье 2 (13) Директивы 97/67/ЕС Европейского Парламента и Совета от 15 декабря 1997 об общих правилах развития внутреннего рынка почтовых услуг Сообщества и усовершенствования качества обслуживания<sup>1</sup>, при поставке продукции для воинского обеспечения, или
  - для перевозки материалов, оборудования или машин для нужд водителя в ходе его работы.

Эти транспортные средства должны использоваться только в пределах 50-километрового радиуса от базового предприятия и при условии, что вождение данных транспортных средств не является основной деятельностью водителя;

- (e) транспортными средствами, работающими исключительно на островах, площадь которых не превышает 2 300 квадратных километров, и которые не связаны с остальной частью национальной территории мостом, бродом или туннелем, открытым для автомашин;
- (f) транспортными средствами, используемыми для перевозок товаров в пределах 50 км от базы предприятия, которые передвигаются посредством естественного или сжиженного газа или электричества, и максимальный допустимый вес которых, включая массу трейлера или полуприцепа, не превышает 7,5 тонн; и,

(g) транспортными средствами, используемыми для обучения вождению и экзаменов с целью получения водительских прав или свидетельства о профессиональной компетентности, при условии, что они не будут использоваться для коммерческих перевозок товаров или пассажиров;

(h) транспортными средствами, которые используются ремонтными службами канализации, защиты от наводнений, водо-, газо- и электроснабжения, для технического обслуживания и ремонта дорог, для сквозного сбора и удаления мусора, службами телеграфа и телефона, радио и телевидения, и для обнаружения радио- и телевизионных передатчиков или приемников;

(i) транспортными средствами с 10 -17 местами, используемыми исключительно для некоммерческой перевозки пассажиров;

(j) специальными транспортными средствами, перевозящими цирковое и ярмарочное оборудование;

(k) специально спроектированными передвижными транспортными средствами, первичной целью которых является их использование в стационарном положении в качестве учебного пособия;

(l) транспортными средствами, которые используются для сбора молока на фермах и возвращения на фермы молочной тары и молочных продуктов, предназначенных для кормления животных;

(m) специализированными транспортными средствами, перевозящими деньги и/или ценности;

(n) транспортными средствами, используемыми для перевозки мусора от животных или их туши, которые не предназначены для человеческого потребления;

(o) транспортными средствами, используемыми исключительно на внутренних дорогах центра обслуживания, типа портов, промежуточных портов и железнодорожных терминалов;

(p) транспортными средствами, используемыми для перевозки живых животных от ферм на местные рынки и, наоборот, от рынков до местной скотобойни в пределах радиуса до 50 км.

2. Государства-Члены должны информировать Комиссию об исключениях, предоставленных согласно пункту 1, а Комиссия сообщить об этом другим Государствам-Членам.

<sup>1</sup> (1) ОЖ L 15, 21.1.1998, с. 14. Директива с последними исправлениями в соответствии с Постановлением (ЕЭС) № 1882/2003 (ОЖ L 284, 31.10.2003, с. 1).



3. При условии, что не наносится ущерб целям, изложенным в Статье 1, и обеспечивается адекватная защита водителей, Государство-Член после одобрения Комиссией может разрешить на своей собственной территории небольшие исключения из этого Постановления для транспортных средств, используемых в определенных областях с плотностью населения меньшей, чем пять человек на квадратный километр, в следующих случаях:

— регулярные внутренние пассажирские линии, график которых утвержден властями (в данном случае допустимы только исключения относительно перерывов), и

— внутренние автодорожные перевозки за собственный счет, или по найму, или за вознаграждение, которые не имеют никакого влияния на единственный рынок и необходимы для поддержания определенных секторов промышленности на заинтересованной территории, причем льготные положения данного Постановления налагают ограничение радиуса до 100 км.

При этом исключении автодорожная перевозка может включать поездку по области с плотностью населения пять человек или более на квадратный километр только, чтобы начать или закончить поездку. Любые такие меры должны быть пропорциональны по характеру и возможностям.

#### Статья 14

1. При условии, что не наносится ущерб целям, изложенным в Статье 1, Государства-Члены могут после разрешения Комиссии предоставлять исключения по применению Статей 6 - 9 для транспортных операций, выполняемых при исключительных обстоятельствах.

2. В срочных случаях Государства-Члены могут предоставить временное исключение в течение периода, не превышающего 30 дней, о котором должна быть немедленно уведомлена Комиссия.

3. Комиссия должна сообщать другим Государствам-Членам о любом исключении, предоставленном в соответствии с данной Статьей.

#### Статья 15

Государства-Члены должны обеспечить, чтобы водители транспортных средств, упомянутых в Статье 3(a), руководствовались национальными правилами, которые предоставляют адекватную защиту в терминах разрешенных времен вождения и принудительных перерывов и периодов отдыха.

### ГЛАВА V

## ПРОЦЕДУРЫ КОНТРОЛЯ И САНКЦИИ

#### Статья 16

1. Если на транспортном средстве не было установлено никакого регистрирующего оборудования согласно Постановлению (ЕЭС) № 3821/85, то пункты 2 и 3 данной Статьи должны применяться к:

(a) регулярным национальным пассажирским линиям, и

(b) регулярным международным пассажирским линиям, чьи дорожные терминалы расположены в пределах 50 км, на расстоянии птичьего полета от границы между двумя Государствами-Членами, и длина маршрута которых не превышает 100 км.

2. Расписание линии и лист нарядов должны быть составлены транспортным предприятием, и для каждого водителя должны

быть указаны: фамилия, место, где он размещается и заранее установленный график для различных периодов вождения, другой работы, перерывов и доступности.

Каждый водитель, назначенный на службу, согласно пункту 1 должен носить выписку из листа нарядов и копию расписания на линии

3. Лист нарядов должен:

(a) включать все подробные сведения, указанные в пункте 2, за минимальный период, охватывающий предыдущие 28 дней; эти сведения должны обновляться через регулярные интервалы, продолжительность которых не может превышать один месяц;

(b) быть подписан руководителем транспортного предприятия или лицом, полномочным представлять его;

(c) сохраняться транспортным предприятием в течение одного года после истечения срока действия этого листа нарядов. Транспортное предприятие по запросу должно предоставлять заинтересованным водителям выписку из листа нарядов; и

(d) воспроизводиться и выдаваться по запросу уполномоченного инспектора.

#### Статья 17

1. Государства-Члены, используя стандартную форму, изложенную в Решении 93/173/ЕЕС<sup>1</sup>, должны передавать необходимую информацию Комиссии, чтобы позволить ей каждые два года составлять отчет о применении данного Постановления и Постановления (ЕЭС) № 3821/85 и о достижениях в рассматриваемых областях

2. Эта информация должна быть сообщена Комиссии не позднее 30 сентября следующего года после окончания соответствующего двухлетнего периода.

3. Доклад должен констатировать, как использовались исключения, предусмотренные в Статье 13.

4. Комиссия должна отправить доклад Европейскому Парламенту и Совету в течение 13 месяцев после рассматриваемого двухлетнего периода.

<sup>1</sup> ОЖ L 72, 25.3.1993, с. 33.

## Статья 18

Государства-Члены должны принять на вооружение такие меры, которые могут быть необходимы для выполнения данного Постановления.

## Статья 19

1. Государства-Члены должны установить правила применения наказаний за нарушения данного Постановления и Постановления (ЕЭС) № 3821/85 и должны принять все необходимые меры для гарантии их осуществления. Эти наказания должны быть эффективными, пропорциональными, отпугивающими и без дискриминации. Наказание или судебную процедуру нельзя применять более одного раза за одно и то же нарушение данного Постановления и Постановления (ЕЭС) № 3821/85. Государства-Члены должны уведомить Комиссию об этих мерах и правилах применения наказаний не позже даты, указанной во втором подпункте Статьи 29. Комиссия соответственно должна сообщать Государствам-Членам.

2. Государство-Член должно предоставить право компетентным властям назначать наказание предприятию и/или водителю за нарушение данного Постановления, выявленное на его территории, за которое еще не наказывали, даже если это нарушение совершено на территории другого Государства-Члена или третьих стран.

В порядке исключения, если обнаружено нарушение:

- которое не было совершено на территории заинтересованного Государства-Члена, и
- которое совершено предприятием, учрежденным, (или водителем, работающим) в другом Государстве-Члене или третьей стране, Государство-Член может до 1 января 2009 вместо наказания сообщить об этих фактах нарушения компетентным властям Государства-Члена или третьей страны, где было учреждено это предприятие или где находится место работы водителя.

3. Всякий раз, когда Государство-Член начинает слушания или назначает наказание за определенное нарушение, оно должно обеспечить водителя соответствующим доказательством этого нарушения в письменной форме.

4. Государства-Члены должны обеспечить юридическую силу системы пропорциональных наказаний, которые могут включать финансовые наказания, за нарушения данного Постановления или Постановления (ЕЭС) № 3821/85, совершенные предприятиями или связанными с ними грузоотправителями, грузовыми экспедиторами, туроператорами, основными подрядчиками, субподрядчиками и агентствами по трудоустройству водителей.

## Статья 20

1. Водитель должен сохранять любое свидетельство, выданное Государством-Членом, относительно наложенных наказаний или возбуждения судебного дела до момента, пока то же самое нарушение данного Постановления больше не может привести к повторному наказанию или слушанию в соответствии с данным Постановлением.

2. Водитель должен по запросу представить свидетельство, упомянутое в пункте 1.

3. Водитель, нанятый или находящийся в распоряжении более одного транспортного предприятия, должен обеспечить достаточной информацией каждое предприятие, чтобы предприятия могли соблюдать правила Главы II.

## Статья 21

Обращаясь к случаям, когда Государство-Член считает, что произошло нарушение данного Постановления, относящееся к такому виду нарушений, которые явно могут ухудшить

безопасность дорожного движения, Государство-Член должно уполномочить компетентные органы произвести остановку связанного с нарушением транспортного средства до момента, когда причина нарушения будет устранена. Государства-Члены могут заставить водителя остановиться на время, отведенное для ежедневного отдыха. Государства-Члены, когда надо, могут забрать, приостановить или ограничить лицензию предприятия, если предприятие зарегистрировано в этом Государстве-Члене, или забрать, приостановить или ограничить Водительские права. Комиссия, действующая в соответствии с Процедурой Статьи 24(2), должна разработать руководящие принципы с целью продвижения согласованного применения этой Статьи.

## Статья 22

1. Государства-Члены должны помогать друг другу в применении этого Постановления и в проверке соответствия с ним.

2. Компетентные власти Государств-Членов должны регулярно обмениваться всей доступной информацией касающейся:

- (a) нарушений правил, изложенных в Главе II, совершенных нерезидентами, и любых наказаний за эти нарушения;
- (b) наказаний, которым Государство-Член подвергало своих резидентов за такие нарушения, совершенные в других Государствах-Членах.

3. Государства-Члены должны регулярно посылать соответствующую информацию относительно национальной интерпретации и применения этого Постановления в Комиссию, которая должна сделать эту информацию доступной в электронном виде для других Государств-Членов.

4. Комиссия должна поддерживать диалог между Государствами-Членами относительно национальной интерпретации и применения этого Постановления через Комитет, упомянутый в Статье 24 (1).

## Статья 23

Сообщество должно вступать в любые переговоры с третьими странами, которые могут оказаться необходимыми для целей приведения в исполнение данного Постановления.

## Статья 24

1. Комиссии должен помогать ряд Комитетов в соответствии со Статьей 18(1) из Постановления (ЕЭС) № 3821/85.

2. Если сделана ссылка на данный пункт, то Статьи 3 и 7 Решения 1999/468/ЕС должны применяться, учитывая положения Статьи 8 указанного Решения.

3. Комитет должен принять правила процедуры.

## Статья 25

1. По запросу Государства-Члена или по своей собственной инициативе, Комиссия должна:

(a) изучать случаи, где возникают различия в применении и правоприменении любого из положений данного Постановления, особенно относительно времен вождения, перерывов и периодов отдыха;

(b) разъяснять положения этого Постановления с целью продвижения общего подхода.

2. В случаях, упомянутых в пункте 1 Комиссия должна принять решение о рекомендуемом подходе в соответствии с процедурой, упомянутой в Статье 24(2). Комиссия должна сообщить ее решение Европейскому Парламенту, Совету и Государствам-Членам.

## ГЛАВА VI

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

## Статья 26

Настоящим Постановлением (ЕЭС) № 3821/85 исправлено следующим образом:

1. Статья 2 должна быть заменена следующей:

## 'Статья 2

Для целей этого Постановления должны быть применены определения, данные в Статье 4 Постановления (ЕС) № 561/2006 Европейского Парламента и Совета от 15 марта 2006 о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автодорожного транспорта, и вносящие исправления Постановления Совета (ЕЭС) № 3821/85 и (ЕС) № 2135/98 (\*).

(\* )ОЖ L 102, 11.4.2006, с. 1',

2. Пункты (1), (2) и (3) Статьи 3 должны быть заменены следующим образом:

' 1. Регистрирующее оборудование должно быть установлено и применено в транспортных средствах, зарегистрированных в любом Государстве-Члене, которые используются для автодорожной перевозки пассажиров или товаров, кроме транспортных средств, упомянутых в Статье 3 Постановления (ЕС) № 561/2006. Транспортные средства, упомянутые в Статье 16 (1) Постановления (ЕС) № 561/2006 и транспортные средства, которые были исключены из сферы применения Постановления (ЕЭС) № 3820/85, но которые больше не являются исключенными согласно Постановлению (ЕС) № 561/2006 должны подчиняться данному требованию до 31 декабря 2007.

2. Государства-Члены могут освободить транспортные средства, упомянутые в пунктах (1) и (3) статьи 13 Постановления (ЕС) № 561/2006, от применения этого Постановления.

3. Государства-Члены могут после разрешения Комиссии освободить от применения этого Постановления транспортные средства, используемые для транспортных действий, упомянутых в Статье 14 Постановления (ЕС) № 561/2006. '

3. Пункт (2) Статьи 14 должен быть заменен следующим:

' 2. Предприятие должно сохранять регистрационные листки и распечатки, когда бы распечатки ни были сделаны, в соответствии со Статьей 15 (1) в хронологическом порядке и в отчетливом виде не менее одного года после их использования и должно предоставлять копии заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Предприятие должно также предоставлять копии данных, считанных с карт водителя, и копии, напечатанные на бумаге, заинтересованным водителям, которые обращаются с соответствующей просьбой. Регистрационные листки, распечатки и считанные данные должны быть сделаны или переданы по запросу любого уполномоченного инспектора.'

4. Статья 15 должна быть исправлена следующим образом:

— В пункте 1, должен быть добавлен следующий подпункт:

'Если карта водителя повреждена, плохо работает, или находится не у водителя, водитель должен:

(a) в начале своей поездки распечатать данные о транспортном средстве, которым он управляет, и ввести в эту распечатку:

(i) данные, которые позволят идентифицировать водителя (фамилию, карточку водителя или № водительского удостоверения), включая его подпись;

(ii) периоды, упомянутые в пункте 3, второй абзац (b), (c) и (d);

(b) в конце поездки, распечатать информацию, касающуюся периодов времени, записанных регистрирующим оборудованием, записать любые периоды другой работы, доступность и периоды отдыха с момента распечатки, которая была сделана в начале поездки, если это не было зарегистрировано тахографом, и отметить в этом документе те данные, которые позволяют идентифицировать водителя (фамилию, карточку водителя или № водительского удостоверения), включая подпись водителя.'

— второй подпункт пункта 2, должен быть заменен следующим:

'Если по причине своего отсутствия в транспортном средстве водитель не может использовать установленное на транспортном средстве оборудование, то периоды времени, указанные в подпунктах (b), (c) и (d) второго абзаца пункта 3, должны:

- (a) быть внесены в регистрационный листок либо вручную, либо путем автоматической регистрации или другими средствами, разборчиво и без помарок на листке, если транспортное средство оснащено регистрирующим оборудованием в соответствии с Приложением I; или
- (b) быть внесены на карточку водителя, используя средства ручного ввода, имеющиеся в регистрирующем оборудовании, если транспортное средство оснащено регистрирующим оборудованием в соответствии с Приложением IV.

Если на борту транспортного средства, оснащенного регистрирующим оборудованием в соответствии с Приложением IV, находится более одного водителя, то каждый водитель должен обеспечить, чтобы его карточка водителя была вставлена в нужную щель тахографа.'

— Пункт 3 (b) и (c) должен быть заменен следующим:

'(b) "другая работа" означает любую деятельность, отличную от вождения, как определено в Статье 3(a) Директивы 2002/15/ЕС Европейского Парламента и Совета от 11 марта 2002 об организации рабочего времени людей, осуществляющих мобильную дорожно-транспортную деятельность (\*), а также любую работу для того же или другого нанимателя в пределах или вне транспортного сектора, и должна быть зарегистрирована под следующим знаком:

(c) "доступность", определенная в Статье 3(b) Директивы 2002/15/ЕС должна быть записана под таким знаком:



(\*) ОЖ L 80, 23.3.2002, с. 35. '

— Пункт 4 должен быть удален,

— Пункт 7 должен быть заменен следующим:

' 7. (a) если водитель управляет транспортным средством, оснащенным регистрирующим оборудованием в соответствии с Приложением I, то водитель должен всякий раз по запросу инспектора предоставлять:

- (i) регистрационные листки за текущую неделю и те, которые использовал водитель предыдущие 15 дней;
- (ii) карточку водителя, если она у него имеется, и
- (iii) любой ручной отчет и распечатку, сделанные в течение текущей недели и предыдущих 15 дней, как требуется в данном Постановлении и Постановлении (ЕС) № 561/2006.

Однако, после 1 января 2008, периоды времени, упомянутые в (i) и (iii) должны охватывать текущий день и предыдущие 28 дней.

(b) Если водитель управляет транспортным средством, оснащенным регистрирующим оборудованием в

соответствии с Приложением IV, водитель должен всякий раз по запросу инспектора предоставить:

- (i) карточку водителя, владельцем которой он является;
- (ii) любой ручной отчет и распечатку, сделанные в течение текущей недели и в предыдущие 15 дней как требуется в данном Постановлении и в Постановлении (ЕС) № 561/2006, и
- (iii) регистрационные листки, соответствующие тому же самому периоду времени, как и указанный в предыдущем подпункте, в течение которого он ведет транспортное средство, оснащенное регистрирующим оборудованием в соответствии с Приложением I.

Однако после 1 января 2008 периоды времени, упомянутые в (ii) должны охватить текущий день и предыдущие 28 дней.

(c) Уполномоченный инспектор может проверить соответствие с Постановлением (ЕС) № 561/2006 путем анализа регистрационных листков и выведенных на экран или распечатанных данных, которые были записаны в регистрирующем оборудовании или на карточке водителя, или, если это сделать не удалось, то посредством анализа любого другого вспомогательного документа, который позволяет объяснить несоблюдение какого-либо положения, например, положений, изложенных в пунктах (2) и (3) Статьи 16.'

Статья 27

Постановление (ЕС) № 2135/98 тем самым исправлено следующим образом:

1. Статья 2(1)(a) должна быть заменена следующим:

'1. (a) Транспортные средства, используемые на линии впервые, должны быть оснащены регистрационным оборудованием в соответствии с требованиями Приложения IV к Постановлению (ЕЭС) № 3821/85, начиная с 20-ого дня после публикации Постановления (ЕС) № 561/2006 Европейского Парламента и Совета от 15 марта 2006 о гармонизации определенного социального законодательства, касающегося автодорожного транспорта, корректирующего Постановления Совета (ЕЭС) № 3821/85 и (ЕС) № 2135/98 (\*).

(\*) ОЖ L102, 11.4.2006, с. 1 ';

2. Пункт (2) Статьи 2 должна быть заменена следующим:

' 2. Государства-Члены должны принять необходимые меры, чтобы обеспечить выпуск карт водителя не позднее 20-ого дня после публикации Постановления (ЕС) № 561/2006. '

Статья 28

Постановление (ЕЭС) № 3820/85 тем самым аннулировано и заменено данным Постановлением.

Это Постановление обязательно во всем объеме и непосредственно применимо во всех Государствах-Членах.

Выполнено в Страсбурге 15 марта 2006.

От Европейского парламента

Президент

J. BORRELL FONTELLES

Однако пункты 1, 2 и 4 Статьи 5 Постановления (ЕЭС) № 3820/85 должны продолжать применяться до дат, указанных в Статье 15(1) Директивы 2003/59/ЕС.

Статья 29

Данное Постановление должно вступить в силу 11 апреля 2007, за исключением Статей 10 (5), 26 (3) и (4) и 27, которые вступят в силу 1 мая 2006.

От Совета

Президент

H. WINKLER

---