

U S T A W A

z dnia

o czasie pracy kierowców¹⁾

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa:

- 1) czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy;
- 2) obowiązki pracodawców w zakresie wykonywania przewozów drogowych;
- 3) zakres stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego²⁾ oraz Umową Europejską dotyczącą pracy załóg wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087), zwaną dalej „Umową AETR”.

Art. 2. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) transport drogowy – transport drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z późn. zm.³⁾);

- 2) przewóz drogowy – przewóz drogowy w rozumieniu rozporządzenia nr 3820/85/EWG;
- 3) przewóz regularny – przewóz regularny w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 4) stanowisko pracy kierowcy:
 - a) siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały,
 - b) pojazd, który kierowca prowadzi,
 - c) każde inne miejsce, w którym kierowca wykonuje czynności związane z wykonywanymi przewozami drogowymi;
- 5) tydzień – okres pomiędzy godziną 00⁰⁰ w poniedziałek i godziną 24⁰⁰ w niedzielę.

Art. 3. Przepisy ustawy nie naruszają postanowień zawartych w rozporządzeniu nr 3820/85/EWG i Umowie AETR.

Art. 4. W zakresie nieuregulowanym ustawą stosuje się przepisy ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz.U. z 1998 r. Nr 21, poz. 894, z późn. zm.⁴⁾).

Rozdział 2

Czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy

Art. 5. Przepisy niniejszego rozdziału mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, jeżeli przepisy innych ustaw nie stanowią inaczej.

Art. 6. 1. Czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, który obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności :

- 1) prowadzenie pojazdu;
- 2) załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem;
- 3) nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym;
- 4) czynności spedycyjne;
- 5) obsługę codzienną pojazdów i przyczep;
- 6) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy;
- 7) niezbędne formalności administracyjne;
- 8) utrzymanie pojazdu w czystości.

2. Czasem pracy kierowcy jest również czas, poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

3. Do czasu pracy kierowcy wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Art. 7. Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:

- 1) czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy;
- 2) nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu;
- 3) dobowego nieprzerwanego odpoczynku;
- 4) przerwy w pracy, o której mowa w art. 16 ust. 1.

Art. 8. Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnień do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.

Art. 9. 1. Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.

2. Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, o których mowa w art. 13 i 29.

3. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.

4. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe w sposób określony w art. 14 ust. 1 nie może być traktowane jako czas dyżuru.

5. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 1, z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego – wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania – 60% wynagrodzenia.

6. Za czas dyżuru, o którym mowa w ust. 2 i 3, kierowcy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w przepisach o wynagradzaniu obowiązujących u danego pracodawcy, nie niższe jednak niż w wysokości połowy wynagrodzenia określonego w ust. 5.

Art. 10. 1. Okresy pozostawania do dyspozycji oznaczają okresy, inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy. Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym.

2. Okresy pozostawania do dyspozycji i przewidywany czas ich trwania powinny być znane kierowcy przed wyjazdem albo przed ich rozpoczęciem.

3. Okresy pozostawania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy zalicza się do czasu dyżuru.

4. W przypadku gdy kierowca, do którego stosuje się zadaniowy czas pracy, nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, okresy, o których mowa w ust. 1, zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.

Art. 11. 1. Czas pracy kierowcy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy, z zastrzeżeniem art. 15 ust. 1, 3 i 4.

2. Rozkłady czasu pracy kierowcy są ustalane na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem art. 19.

Art. 12. 1. Tygodniowy czas pracy kierowcy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

2. Tygodniowy czas pracy, o którym mowa w ust. 1, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

3. Wymiar czasu pracy określony w ust. 1 i 2 obowiązuje także kierowcę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy.

Art. 13. 1. Po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin. Przerwa może być dzielona na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie.

2. Przerwy określone w ust. 1 oraz art. 29 ulegają skróceniu o przerwę, o której mowa w art. 6 ust. 3.

Art. 14. 1. W każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

2. W każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, o którym mowa w ust. 1, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

Art. 15. 1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 10 godzin na dobę, a do pozostałych kierowców do 12 godzin na dobę – w ramach systemu równoważnego czasu pracy.

2. W systemie równoważnego czasu pracy wymiar czasu pracy przedłużony w poszczególnych dniach jest równoważony skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy.

3. Okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż miesiąc. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy.

4. Przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 4 miesięcy.

Art. 16. 1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, system przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu, przewidującego nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 5 godzin. W przypadku gdy kierowca wykonuje przewozy regularne przerwa może trwać nie dłużej niż 6 godzin, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7 godzin.

2. Za czas przerwy, o której mowa w ust. 1, kierowcy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości połowy wynagrodzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 5; podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

3. Przy ustalaniu rozkładu czasu pracy w systemie przerywanego czasu pracy stosuje się przepisy dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek, chyba że przerwa przewidziana w ustalonym rozkładzie czasu pracy następuje nie później niż po upływie okresu, po którym kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek.

4. System przerywanego czasu pracy może być stosowany również w przypadku wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego – przewozu na potrzeby własne w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 17. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany, w przypadkach uzasadnionych rodzajem wykonywanych przewozów lub ich szczególną organizacją, zadaniowy czas pracy, w którym zadania przewozowe ustala pracodawca w takim wymiarze, aby mogły być wykonane w ramach czasu

pracy określonego w art. 11 oraz z uwzględnieniem przepisów dotyczących przerw przeznaczonych na odpoczynek i okresów odpoczynku. Rozkład czasu pracy w okresie wykonywania danego zadania przewozowego ustala kierowca.

Art. 18. 1. Systemy i rozkłady czasu pracy oraz przyjęte okresy rozliczeniowe czasu pracy ustala się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w obwieszczeniu, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy.

2. Pracodawca, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa, a także pracodawca, u którego zakładowa organizacja związkowa nie wyraża zgody na ustalenie lub zmianę systemów i rozkładów czasu pracy oraz okresów rozliczeniowych czasu pracy, może stosować okresy rozliczeniowe określone w art. 15 ust. 3 i 4 – po uprzednim zawiadomieniu właściwego inspektora pracy.

3. System przerywanego czasu pracy, o którym mowa w art. 16, wprowadza się w układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy, a u pracodawcy, u którego nie działa zakładowa organizacja związkowa – w umowie o pracę.

Art. 19. W uzasadnionych przypadkach w ramach równoważnych norm czasu pracy, o których mowa w art. 15, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy określonego w art. 16, według z góry ustalonego rozkładu czasu pracy oraz z uwzględnieniem przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku; rozkład czasu pracy powinien obejmować okres co najmniej miesiąca.

Art. 20. 1. Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.

2. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w razie:

- 1) sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii;
- 2) szczególnych potrzeb pracodawcy.

3. Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę w związku z okolicznościami określonymi w ust. 2 pkt 2 nie może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym.

4. W układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, można ustalić inną liczbę godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym niż określona w ust. 3, z zastrzeżeniem art. 12.

Art. 21. W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie.

Art. 22. Przepisy art. 12 ust. 2 i 3, art. 13, art. 21 oraz art. 24 pkt 2 nie mają zastosowania do kierowców prowadzących pojazdy wymienione w art. 30 oraz w art. 4 rozporządzenia nr 3820/85/EWG.

Art. 23. W zakresie norm określających czas pracy, obowiązkowe przerwy przeznaczone na odpoczynek w czasie dnia pracy oraz odpoczynek dobowy i tygodniowy, układy zbiorowe pracy mogą przewidywać wyższe normy minimalne oraz niższe normy maksymalne, niż przewiduje to ustawa.

Rozdział 3

Obowiązki pracodawcy

Art. 24. Pracodawca jest obowiązany:

- 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy, w sposób przyjęty u danego pracodawcy oraz
- 2) uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy.

Art. 25. 1. Ewidencję czasu pracy, o której mowa w odrębnych przepisach, pracodawca prowadzi dla kierowców, niezależnie od stosowanego systemu czasu pracy i sposobu wynagradzania za godziny nadliczbowe i za pracę w porze nocnej, w rozliczeniu dobowym, tygodniowym i przyjętym okresie rozliczeniowym.

2. Ewidencję czasu pracy, o której mowa w ust. 1, pracodawca udostępnia kierowcy na jego wniosek.

Art. 26. Warunki wynagradzania kierowców nie mogą przewidywać składników wynagrodzenia, których wysokość jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów lub ilości przewiezionego ładunku, jeżeli ich stosowanie wpłynęłoby na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy.

Rozdział 4

Zakres stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku określonych rozporządzeniem nr 3820/85/EWG oraz Umową AETR

Art. 27. 1. Przepisy art. 9 ust. 2 i 4 stosuje się odpowiednio w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 1, 2 i 7 rozporządzenia nr 3820/85/EWG i art. 7 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 1, 2 i 7 Umowy AETR.

2. Przepisy art. 13 ust. 2 stosuje się odpowiednio w przypadkach, o których mowa w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 3820/85/EWG i art. 7 ust. 1 Umowy AETR.

3. Przepisy art. 13 ust. 1 i art. 14 ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do kierowców, którzy wykorzystali przerwy w prowadzeniu pojazdu przeznaczone na odpoczynek oraz dobowy i tygodniowy odpoczynek w wymiarze określonym w art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 1-3 rozporządzenia nr 3820/85/EWG oraz w art. 7 i 8 Umowy AETR.

Art. 28. W przypadku praktykantów i stażystów uczestniczących w wykonywaniu przewozów drogowych w zakresie odpoczynku stosuje się odpowiednio przepisy rozporządzenia nr 3820/85/EWG albo Umowy AETR.

Art. 29. Stosownie do art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 3820/85/EWG, w przewozach regularnych może być stosowana przerwa trwająca nie krócej niż 30 minut po okresie prowadzenia pojazdu nieprzekraczającym 4 godzin, jeżeli przerwa trwająca powyżej 30 minut zakłócałaby miejski ruch uliczny, a kierowca nie ma możliwości wykorzystania pozostałych 15 minut w ciągu czterech i pół godziny prowadzenia pojazdu przed przerwą 30-minutową.

Art. 30. Stosownie do art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 3820/85/EWG i art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 3821/85/EWG⁵⁾, wyłącza się ze stosowania wymienionych rozporządzeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej następujące kategorie pojazdów:

- 1) używane przez organy władzy publicznej do wykonywania zadań, które nie stanowią konkurencji dla uprawnionych przewoźników drogowych;
- 2) używane przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne lub rybackie do przewozu rzeczy w odległości nieprzekraczającej 50 km od miejsca bazy pojazdu włączając teren miejscowości, których centrum znajduje się w zasięgu tego promienia;
- 3) używane do przewozu odpadów lub szkieletów zwierzęcych, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- 4) używane do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni;
- 5) używane w charakterze sklepów na miejscowym rynku lub w handlu obwoźnym, lub jako ruchome punkty do wykonywania czynności bankowych, do czynności związanych z kultem religijnym, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw – specjalnie przystosowane do tych celów;
- 6) przewożące materiały lub urządzenia na użytek kierowcy w trakcie jego pracy w odległości nieprzekraczającej 50 km od miejsca bazy pojazdu, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy;
- 7) poruszające się wyłącznie na wyspach o powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km², które nie są połączone z terytorium państwa mostem, brodem ani tunelem dostępnym dla ruchu pojazdów silnikowych;

- 8) używane do przewozu rzeczy i napędzane gazem lub o napędzie elektrycznym, lub wyposażone w regulator, jeżeli pojazdy te, zgodnie z obowiązującymi przepisami, są uznane za równorzędne z pojazdami napędzanymi silnikiem spalinowym lub silnikiem na olej napędowy i których dopuszczalna masa całkowita, włączając przyczepy lub naczepy, nie przekracza 3,5 tony;
- 9) używane do nauki jazdy mającej na celu uzyskanie prawa jazdy;
- 10) ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.

Art. 31. 1. Stosownie do art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 3820/85/EWG, minister właściwy do spraw transportu może udzielić:

- 1) po upoważnieniu przez Komisję Europejską, zwolnienia od stosowania postanowień rozporządzenia w przypadku operacji transportowych wykonywanych w wyjątkowych okolicznościach;
- 2) w nagłych przypadkach czasowego zwolnienia od stosowania postanowień rozporządzenia na okres nieprzekraczający 30 dni; o udzielonym zwolnieniu minister właściwy do spraw transportu niezwłocznie powiadamia Komisję Europejską.

2. Minister właściwy do spraw transportu informuje o udzielonym zwolnieniu w drodze obwieszczenia, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Art. 32. 1. Kierowca, który w określonych dniach nie prowadził pojazdu albo prowadził pojazd, do którego nie mają zastosowania przepisy rozporządzenia nr 3820/85/EWG, na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli przedstawia zaświadczenie, które powinno zawierać w szczególności następujące dane: imię i nazwisko kierowcy, okres którego dotyczy, wskazanie przyczyny nie-

posiadania wykresówek, o których mowa w art. 15 ust. 7 rozporządzenia nr 3821/85/EWG, miejsce i data wystawienia, podpis pracodawcy.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, pracodawca wystawia i wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego. W przypadku gdy kierowca w określonych dniach nie prowadził pojazdu w trakcie wykonywania danego zadania przewozowego, pracodawca niezwłocznie wystawia i przekazuje zaświadczenie na żądanie osoby uprawnionej do przeprowadzenia kontroli.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe, z tym że przedsiębiorca przedkłada stosowne oświadczenie.

Rozdział 5

Przepisy końcowe

Art. 33. Traci moc ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 123, poz. 1354, z 2002 r. Nr 155, poz. 1286 oraz z 2003 r. Nr 149, poz. 52).

Art. 34. Ustawa wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje transpozycji dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE L 80 z 23.03.2002, str. 35 i n.).

²⁾ Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 1 i n., z późn. zm.

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003 r. Nr 137, poz. 1302, Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2050.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 113, poz. 717, z 1999 r. Nr 99, poz. 1152, z 2000 r. Nr 19, poz. 239, Nr 43, poz. 489, Nr 107, poz. 1127 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 11, poz. 84, Nr 28, poz. 301, Nr 52, poz. 538, Nr 99, poz. 1075, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1354, Nr 128, poz. 1405 i Nr 154, poz. 1805 z 2002 r. Nr 74, poz. 676, Nr 135, poz. 1146, Nr 196, poz. 1660, Nr 199, poz. 1673 i Nr 200, poz. 1679 oraz z 2003 r. Nr 166, poz. 1608 i Nr 213, poz. 2081.

⁵⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 370 z 31.12.1985, str. 8 i n., z późn. zm.).

UZASADNIENIE

- I. Czas pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy regulują obecnie przepisy ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 123, poz. 1354, z 2002 r. Nr 155, poz. 1286 oraz z 2003 r. Nr 149, poz. 1452). Ustawa ta uwzględniała normy określone rozporządzeniem Rady nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego.

Projekt nowej ustawy o czasie pracy kierowców został przygotowany w związku z koniecznością wdrożenia dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego i równoczesnego wyłączenia z przepisów ustawy postanowień wynikających z wymienionego wyżej rozporządzenia, które z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej będzie samoistnie obowiązującym aktem prawnym.

Ustawa o czasie pracy kierowców z dnia 24 sierpnia 2001r. obejmuje swoimi regulacjami kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, do których odnoszą się wszystkie unormowania ustawy oraz pozostałych kierowców wykonujących przewozy drogowe, których nie dotyczą przepisy z zakresu czasu pracy.

Proponowany projekt w swojej podstawowej materii odnosi się tylko do kierowców będących pracownikami. Kierowcy objęci dotychczas wyłącznie postanowieniami wynikającymi z rozporządzenia nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. (przede wszystkim rozdział 2 obowiązującej ustawy), będą nadal obowiązani przestrzegać jego przepisów korzystając wprost z rozporządzenia. Dotyczy to również kierowców pozostających w stosunku pracy, którzy równoległe z przepisami z zakresu czasu pracy będą objęci normami określającymi czas prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynku, przewidzianymi w omawianym rozporządzeniu nr 3820/85/EWG.

Rozdział 4 projektu ustawy przewiduje zachowanie postanowień dotychczasowej ustawy o czasie pracy kierowców, które wynikają z realizacji upoważnień dla państw członkowskich do wprowadzenia postanowień wyjątkowych (art. 7 ust. 3 i art. 13 ust. 1 rozporządzenia nr 3820/85/EWG oraz art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 3821/85/EWG).

II. Regulacje dotyczące czasu pracy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy zawiera rozdział 2 projektowanej ustawy

Proponowany projekt ustawy o czasie pracy kierowców przewiduje nowe uregulowania wynikające z wdrażanej dyrektywy 2002/15/WE oraz zachowuje dotychczasowe postanowienia niepozostające w sprzeczności w prawem Unii Europejskiej.

W szczególności proponuje się utrzymanie następujących dotychczasowych unormowań:

- 1) definicję czasu pracy,
- 2) pojęcie „czasu dyżuru”,
- 3) szczególne systemy czasu pracy, tj.:
 - równoważny czas pracy,
 - przerywany czas pracy, z tym że dodatkowo proponuje się wprowadzenie możliwości stosowania w przewozach regularnych przerwy 6-godzinnej w odniesieniu do pracowników zatrudnionych w wymiarze nieprzekraczającym 7 godzin,
 - zadaniowy czas pracy.

Dodatkowo został określony tryb wprowadzania wyżej wymienionych systemów czasu pracy.

- 4) limit godzin nadliczbowych dla kierowców w wymiarze 260 godzin w roku kalendarzowym, z tym że analogicznie jak w obowiązującym od dnia 29 listopada 2002 r. Kodeksie pracy, przewiduje się możliwość

ustalenia w układzie zbiorowym pracy, regulaminie wynagradzania lub umowie o pracę – większych rocznych limitów godzin nadliczbowych.

Ponadto, z uwagi na specyfikę pracy kierowców, dopuszczono możliwość sporządzania rozkładów czasu pracy na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie. Zgodnie z obowiązującymi obecnie kierowców w tym zakresie przepisami Kodeksu pracy, rozkłady czasu pracy powinny być sporządzane na cały okres rozliczeniowy, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej.

Regulacje prawa wspólnotowego, wynikające z przepisów wdrażanej dyrektywy nr 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, przewidują:

- 1) uzupełnienie definicji czasu pracy o postanowienie, że czasem pracy jest również czas, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu. Definicja ta jest tożsama z definicją zawartą w art. 3 pkt a dyrektywy nr 2002/15/WE (art. 6 ust. 2 projektu ustawy),
- 2) wprowadzenie pojęcia „okresów pozostawania do dyspozycji” oznaczającego okresy, inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy będąc w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy. Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności: czas, podczas którego kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym. Wymienione okresy i przewidywany czas ich trwania powinny być znane kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

„Pozostawanie do dyspozycji” poza rozkładowym czasem pracy proponuje się traktować jako czas dyżuru. W przypadku zadaniowego czasu pracy, jeżeli kierowca nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, „pozostawanie do dyspozycji” zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, w pozostałym zakresie okresy pozostawania do dyspozycji zalicza się do czasu dyżuru (art. 10 projektu ustawy),

- 3) wprowadzenie możliwości przedłużenia normy tygodniowej czasu pracy maksymalnie do 60 godzin, pod warunkiem zachowania limitu łączonego czasu pracy wynoszącego przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym czterech miesięcy (art. 12 ust. 2 projektu ustawy),
- 4) wprowadzenie przerw przeznaczonych na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin, oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin. Przerwy te mogą być dzielone na okresy krótsze, trwające nie mniej niż 15 minut każdy, wykorzystywane w okresie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie,

W przypadku stosowania zaliczanej do czasu pracy 15-minutowej przerwy w pracy, o której mowa w art. 6 ust. 3 projektu ustawy, przerwy przeznaczone na odpoczynek ulegają odpowiedniemu skróceniu. Przerwy te zaliczane są do czasu dyżuru (art. 13 projektu ustawy).

- 5) ograniczenie czasu pracy kierowcy do maksymalnie 10 godzin w danej dobie, jeżeli wykonywał pracę w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny (art. 21 projektu ustawy),
- 6) nałożenie na pracodawcę obowiązku poinformowania kierowcy o obowiązujących go przepisach z zakresu czasu pracy (art. 24 pkt 1 projektu ustawy),
- 7) nałożenie na pracodawcę obowiązku uzyskania od kierowcy oświadczenia na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy. Wiąże się to z przyjętą zasadą,

że czas pracy kierowcy stanowi sumę godzin pracy na rzecz różnych pracodawców (art. 12 ust. 3 i art. 24 pkt 2 projektu),

- 8) doprecyzowanie dotychczasowego przepisu stanowiącego, że czas pracy kierowców podlega ewidencjonowaniu niezależnie od systemu czasu pracy w jakim są zatrudnieni i sposobu wynagradzania za godziny nadliczbowe i za pracę w porze nocnej (art. 25 ust. 1 projektu).

III. Ustawą z dnia 24 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców zostały wprowadzone normy określające maksymalny czas prowadzenia na dobę oraz obowiązek wykorzystywania przerw w prowadzeniu w odniesieniu do kierowców pojazdów wyłączonych z postanowień rozporządzenia nr 3820/85/EWG, a zatem i rozdziału 2 ustawy, tj. wykonujących transport drogowy:

- 1) pojazdami przeznaczonymi do przewozu towarów, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 tony,
- 2) pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone.

Kierowcy ww. pojazdów obowiązani są prowadzić karty drogowe, wg wzoru ustalonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 września 2002 r. (Dz. U. Nr 155, poz. 1291), jeżeli użytkowane przez nich pojazdy nie są wyposażone w przyrządy kontrolne.

W trakcie prac legislacyjnych w instytucjach Unii Europejskiej znajduje się obecnie projekt rozporządzenia zastępującego rozporządzenie nr 3820/85/EWG z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, przewidujący zmianę zakresu podmiotowego przepisów dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku kierowców.

Aktualnie, w myśl art. 2 rozporządzenia Nr 3820/85/EWG, jego przepisy mają zastosowanie do wszystkich przewozów drogowych wykonywanych na terytorium Wspólnoty Europejskiej, z wyłączeniem przewozów wymienionych w art. 4, tj. m.in. przewozów drogowych wykonywanych wyżej wymienionymi pojazdami.

Natomiast w omawianym projekcie rozporządzenia UE przewiduje się, że jego przepisy dotyczą kierowców wykonujących przewozy drogowe pojazdami przeznaczonymi do:

- 1) przewozu rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita, włączając przyczepy lub naczepy, przekracza 3,5 tony,
- 2) przewozu osób i które ze względu na typ konstrukcyjny oraz wyposażenie nadają się do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, co oznacza, że pojazdy obecnie wyłączone spod przepisów UE na zasadzie wyjątku, w projektowanej wersji są w ogóle pominięte.

Dodatkowo dopuszcza się odstępstwa od tej zasady.

Mając na uwadze zarysowaną tendencję zliberalizowania przepisu oraz względy konkurencyjności polskiego transportu po wejściu do UE, wydaje się uzasadnione zrezygnowanie z dotychczasowych przepisów rozdziału 3 ustawy. Do tej grupy kierowców pozostających w stosunku pracy, których obowiązywały przepisy rozdziału 3, będą miały zastosowanie przewidziane w projekcie postanowienia okresów odpoczynku dziennego i tygodniowego, co zagwarantuje odpowiedni poziom ochrony socjalnej, a także wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

- IV. W związku ze zmianą zakresu regulacji ustawy o czasie pracy kierowców, polegającą przede wszystkim na wyłączeniu dotychczasowych przepisów normujących dopuszczalny czas prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i odpoczynku kierowców, które to okresy podlegają obowiązkowi rejestracji przez przyrządy kontrolne (tachografy), zachodzi potrzeba wprowadzenia postanowień szczególnych, wskazujących na

wzajemne powiązanie przepisów proponowanej ustawy oraz samoistnie obowiązujących (począwszy od dnia akcesji) implementowanych dotychczas rozporządzeń UE.

W rozdziale 4 projektu ustawy przewiduje się zatem:

- 1) określenie zakresu stosowania norm dotyczących czasu prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i odpoczynku oraz stosowania przyrządów kontrolnych.
- 2) w art. 27 ust. 1 i 2 wymienia się te postanowienia projektu ustawy, które mają zastosowanie w przypadkach, kiedy kierowca zatrudniony na podstawie stosunku pracy korzysta z przerw przeznaczonych na odpoczynek określonych w rozporządzeniu nr 3820/85/EWG i w Umowie AETR.
- 3) w art. 27 ust. 3 wskazuje się przepisy niemające zastosowania do tych kierowców, którzy wykorzystali przerwy w pracy lub odpoczynek określony w rozporządzeniu nr 3820/85/EWG lub w Umowie Europejskiej.
- 4) w art. 29-31 zamieszczono przepisy, do sformułowania których zostały przewidziane w rozporządzeniu nr 3820/85/EWG i nr 3821/85/EWG stosowne upoważnienia. Przepisy te będą obowiązywały w odniesieniu do wszystkich kierowców, do których mają zastosowanie wymienione rozporządzenia (tj. nie tylko objętych przepisami ustawy).
- 5) art. 32 stanowi przepis uzupełniający w stosunku do wymogów określonych w rozporządzeniu nr 3820/85/EWG i nr 3821/85/EWG w zakresie stosowania przyrządów kontrolnych (tachografów). Wymienione przepisy nie przewidują regulacji dotyczących postępowania w przypadku gdy kierowca nie posiada wykresówek za dany dzień z przyczyn obiektywnych. Zaproponowane postanowienia są niezbędne tak z punktu widzenia zainteresowanych kierowców, jak i osób uprawnionych do przeprowadzania kontroli przebiegu dnia pracy kierowcy.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

I. Projekt ustawy dotyczy:

- 1) kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy,
- 2) pracodawców zatrudniających kierowców na podstawie stosunku pracy.

Projekt określa również zakres stosowania norm dotyczących okresów prowadzenia pojazdów, obowiązkowych przerw w prowadzeniu i gwarantowanych okresów odpoczynku, określonych w rozporządzeniu nr 3820/85/EWG oraz w Umowie AETR.

II. Konsultacje społeczne

Projekt ustawy został przekazany w dniu 7 stycznia 2004 r. do zaopiniowania, stosownie do postanowień art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych oraz art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców, do następujących związków zawodowych i organizacji pracodawców:

- 1) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 2) Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”,
- 3) Forum Związków Zawodowych,
- 4) Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność 80”,
- 5) NSZZ Kierowców PKS,
- 6) Związek Zawodowy Kierowców Autobusów,
- 7) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce – Rada Krajowa,
- 8) Konfederacja Pracodawców Polskich,
- 9) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
- 10) Business Centre Club,

- 11) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 12) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 13) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

Dotychczas otrzymano po jednej opinii z organizacji pracodawców i organizacji związkowej.

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej wystąpiła o wyłączenie kierowców zatrudnionych w komunikacji miejskiej spod przepisów ustawy o czasie pracy kierowców, argumentując m.in. że dla poprawy bezpieczeństwa osób prowadzących autobusy w komunikacji miejskiej nie ma potrzeby stosowania przepisów szczególnych, wystarczą w tej mierze przepisy Kodeksu pracy. Ponadto, zdaniem IGKM ujednoczenie norm czasu pracy kierowców autobusów komunikacji miejskiej i motorniczych tramwajów znacznie uprości i ułatwi planowanie i rozliczanie czasu pracy tych grup zawodowych.

Intencją stworzenia odrębnej ustawy regulującej czas pracy kierowców było stworzenie przepisów dostosowujących unormowania Kodeksu pracy do specyfiki tego zawodu. Z tego względu nie wydaje się uzasadnione wykluczenie kierowców wykonujących przewozy drogowe w ramach komunikacji miejskiej spod przepisów ustawy. Uwzględnione zostało jednocześnie alternatywne stanowisko IGKM o rozważeniu zasadności objęcia tej grupy kierowców przepisami wynikającymi z dyrektywy 2002/15/WE, z uwagi na okoliczność że przepisy tej dyrektywy nie mają zastosowania do kierowców wykonujących przewozy regularne o drodze przejazdu nieprzekraczającej 50 km.

Związek Zawodowy Kierowców w Polsce ocenił negatywnie następujące propozycje:

1. Wprowadzenie pojęcia okresów pozostawania do dyspozycji

Jest to regulacja wynikająca z wdrażanej dyrektywy i zgodnie z nią, okres ten nie jest zaliczany do czasu pracy, natomiast, w myśl przepisów projektu ustawy, okres ten jest zaliczany do czasu pracy w ramach

rozkładu czasu, a poza rozkładem czasu pracy zaliczany jest do czasu dyżuru.

2. Pojęcie czasu dyżuru

Czas dyżuru został uregulowany analogicznie jak w Kodeksie pracy. W projekcie ustawy przewidziano w porównaniu z aktualnie obowiązującą ustawą korzystniejszą rekompensatę za dyżur, tj. analogicznie jak w K.p.

3. Wydłużenie okresu rozliczeniowego z 3 do 4 miesięcy

Czteromiesięczny okres rozliczeniowy zgodny jest zarówno z wdrażaną dyrektywą, jak i zmianami wprowadzonymi już wcześniej w K.p.

4. Opracowywanie rozkładów czasu pracy na okres nie krótszy niż 3 tygodnie

Z uwagi na specyfikę pracy kierowców oraz potrzeby związane z organizacją ich pracy Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej zaproponowało skrócenie tego okresu do 2 tygodni.

5. Możliwość stosowania w systemie przerywanego czasu pracy przerwy trwającej 6 godzin w odniesieniu do kierowców wykonujących przewozy regularne

To rozwiązanie zastało wprowadzone na żądanie Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej z uwagi na fakt, że utrzymanie tylko 5-godzinnej przerwy nastręcza trudności przy ustalaniu prawidłowych grafików pracy kierowców. Podkreślenia wymaga fakt, że przerwa ta ma zastosowanie jedynie do pracowników zatrudnionych w wymiarze nieprzekraczającym 7 godzin.

6. Możliwość stosowania w ramach równoważnych norm czasu pracy przerywanego czasu pracy

Za bezwzględnym utrzymaniem takiej regulacji opowiada się Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej argumentując, że brak takiego przepisu utrudni racjonalne gospodarowanie czasem pracy oraz spowoduje wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Ze względu na wprowadzenie w projekcie ustawy obowiązkowych przerw przeznaczonych na odpoczynek w ciągu dnia pracy i 11-godzinnego odpoczynku dziennego, wydaje się że możliwość łączenia omawianych systemów nie powinna powodować nadmiernego zmęczenia kierowców.

III. Analiza skutków regulacji:

1. Przyjęte rozwiązania w zakresie czasu pracy kierowców nie powinny mieć odczuwalnego wpływu na rynek pracy.

Rozwiązania przejęte z wdrażanej Dyrektywy, dotyczące obowiązkowych przerw w pracy przeznaczonych na odpoczynek, będą dotyczyły tylko tych kierowców, którzy są już objęci przepisami rozporządzenia Rady nr 3820/85 EWG, przewidującego stosowanie takich przerw w dłuższym wymiarze. A zatem kierowca będzie uprawniony tylko do jednego rodzaju przerwy albo w związku z prowadzeniem pojazdu, albo wykonywaniem innej pracy, co nie spowoduje większej różnicy w wymiarze pracy kierowcy ani wysokości jego wynagrodzenia.

Możliwość ustalenia wyższej liczby godzin nadliczbowych niż przewidziana dotychczas norma 260 godzin w roku kalendarzowym może mieć nieznaczny wpływ na zmniejszenie liczby zatrudnionych kierowców.

2. Projektowana ustawa ma na celu przede wszystkim dostosowanie przepisów ustawy o czasie pracy kierowców do przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób przemieszczających się wykonujących pracę w ramach transportu drogowego. Zgodnie z preambułą do wyżej powołanej dyrektywy, przepis ten ustanawia minimalne wymagania w zakresie organizacji czasu pracy kierowców w celu zagwarantowania odpowiednich warunków pracy oraz poprawy bezpieczeństwa na

drogach i wyrównania warunków konkurencji w sektorze transportu drogowego.

W projekcie określono, które czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego stanowią czas pracy, a które zaliczane są do okresów pozostawania do dyspozycji, traktowanych poza rozkładowym czasem pracy jako czas dyżuru, natomiast w systemie zadaniowego czasu pracy, gdy kierowca nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, zaliczanych do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, w pozostałym zakresie traktowanych jako dyżur. Poza tym enumeratywnie wymienia się okresy niepodlegające wliczeniu do czasu pracy.

W celu zapewnienia bezpiecznych warunków pracy wprowadza się zgodnie z przepisami dyrektywy, maksymalne limity czasu pracy w tygodniu (przy uwzględnieniu możliwości pracy ponadnormatywnej), minimalne okresy odpoczynku dziennego i tygodniowego, odpowiednie okresy przerw w pracy oraz maksymalną normę czasu pracy kierowcy prowadzącego pojazd lub wykonującego inną pracę w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny.

Wyżej przedstawione rozwiązania powinny wpłynąć pozytywnie zarówno na poprawę warunków pracy kierowców, jak i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Nowe rozwiązania, tj.:

- możliwość przedłużenia tygodniowej normy czasu pracy do 60 godzin, pod warunkiem, że średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym czterech miesięcy,
- wprowadzenie tzw. okresów pozostawania do dyspozycji,
- możliwość zwiększenia liczby godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym ponad limit 260 godzin,
- wydłużenie do 6 godzin przerwy stosowanej w ramach systemu przerywanego czasu pracy w przypadku kierowców wykonujących

przewozy regularne, którzy są zatrudnieni w wymiarze nieprzekraczającym 7 godzin,

powinny wywrzeć pozytywny wpływ na zwiększenie konkurencyjności gospodarki ze względu na możliwość bardziej elastycznego organizowania czasu pracy kierowców, w porównaniu z obecnie obowiązującymi przepisami.

3. Projektowana ustawa nie powinna wywrzeć wpływu na sektor finansów publicznych oraz na sytuację i rozwój regionów.
4. Projekt ustawy nie dotyczy funkcjonowania samorządu terytorialnego i zadań realizowanych przez tę jednostkę.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O CZASIE PRACY KIEROWCÓW

Projekt ustawy o czasie pracy kierowców ma na celu kompleksowe uregulowanie zagadnień związanych z wymiarem czasu pracy osób wykonujących czynności związane z transportem drogowym. Wprowadzenie nowej regulacji w miejsce aktualnie obowiązującej ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 roku o czasie pracy kierowców (Dz.U. Nr 123, poz. 1354 z późn. zm.) spowodowane jest koniecznością dostosowania polskiego prawa do wymogów prawa Unii Europejskiej.

Przepisy projektu transponują do polskiego porządku prawnego postanowienia Dyrektywy Nr 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. W zakresie implementacji postanowień ww. dyrektywy projekt wprowadza definicję czasu pracy, stanowiska pracy kierowców oraz okresów pozostawania do dyspozycji. Postanowienia projektowanej ustawy dokonują także poprawnej implementacji postanowień dyrektywy nr 2002/15/WE odnoszących się do wymiaru dziennego i tygodniowego czasu pracy kierowcy, przerw przysługujących kierowcom oraz obowiązków informacyjnych pracodawcy.

W związku z faktem, iż rozporządzenia wspólnotowe, co do zasady, obowiązują bezpośrednio bez konieczności transpozycji do krajowego porządku prawnego, postanowienia projektu nie zawierają norm wynikających z postanowień Rozporządzenia Nr 3820/85/EWG oraz Rozporządzenia Nr 3821/85/WE, ustanawiając jednocześnie w art. 3 ogólną zasadę nadrzędności przepisów aktów wspólnotowych nad postanowieniami ustawy. Dodatkowo przepis art. 30 projektu określa kategorie pojazdów zwolnione z obowiązku stosowania postanowień Rozporządzenia Nr 3820/85/EWG oraz Rozporządzenia Nr 3821/85/EWG, realizując upoważnienie przyznane Państwom Członkowskim przepisami art. 13 ust. 1 Rozporządzenia Nr 3820/85/EWG oraz art. 3 ust. 2 rozporządzenia Nr 3821/85/EWG.



URZĄD
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

MINISTER

Prof. dr hab. Danuta Hübner

Min. DH- 459/04/DPE/pwr

Warszawa, 09.02.04

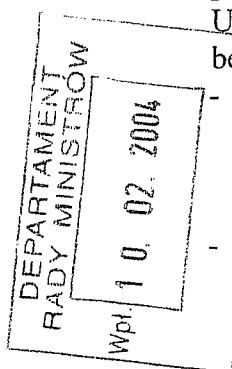
Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o czasie pracy kierowców, z prawem Unii Europejskiej wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (DZ. U. Nr 106 poz. 49), przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

Danutę Hübner

W związku z przedłożonym projektem ustawy (pismo nr RM-10-25-04) pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Projektowana regulacja ma na celu kompleksowe uregulowanie zagadnień związanych z organizacją czasu pracy kierowców wykonujących przewozy drogowe. Konieczność zastąpienia dotychczasowej ustawy regulującej te zagadnienia – ustawy z dnia 21 sierpnia 2001 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 123, poz. 1354, z późn. zm.) wynika z obowiązku dostosowania polskiego prawa do wymogów prawa Unii Europejskiej.
- II. Projektowana regulacja implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia Dyrektywy Rady z dnia 11 marca 2002 r. Nr 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz. Urz. WE Nr L80, 23.03.2002) oraz dostosowuje polskie przepisy do obowiązujących bezpośrednio przepisów rozporządzeń wspólnotowych:
 - Rozporządzenia Rady z dnia 20 grudnia 1985 r. Nr 3820/85/EWG w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. WE Nr L370, 31.12.1985, zmienionego Dyrektywą Europejskiego Parlamentu i Rady Nr 2003/59/WE),
 - Rozporządzenia Rady z dnia 20 grudnia 1985 r. Nr 3821/85/EWG w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE Nr L370, 31.12.1985, ostatnio zmienionego Rozporządzeniem Europejskiego Parlamentu i Rady Nr 1882/2003/WE).
- III. W zakresie transpozycji przepisów Dyrektywy Nr 2002/15/WE projekt wprowadza definicję stanowiska pracy kierowcy, czasu pracy oraz okresów pozostawania do dyspozycji. Projektowana ustawa określa również dobowy i tygodniowy wymiar czasu pracy, przysługujące kierowcom przerwy oraz wymiar pracy nocnej, dokonując poprawnej implementacji postanowień Dyrektywy Rady Nr 2002/15/WE.



- IV. Przepis art. 3 projektu zawiera postanowienia gwarantujące zapewnienie prymatu prawa wspólnotowego nad krajową regulacją z zakresu czasu pracy kierowców. Ze względu na fakt, iż niektóre aspekty czasu pracy kierowców regulowane są przepisami rozporządzenia Rady Nr 3820/85/EWG, projektowana ustawa nie zawiera przepisów powtarzających postanowienia bezpośrednio obowiązujących rozporządzeń wspólnotowych jednocześnie wskazując akty prawne Wspólnoty, które od dnia uzyskania przez Rzeczpospolitą Polskę członkostwa będą obowiązywać bez konieczności transpozycji. Dodatkowo przepisy projektowanej ustawy określają zakres kategorii pojazdów, do których nie stosuje się przepisów rozporządzenia Rady Nr 3820/85/EWG oraz rozporządzenia Rady Nr 3821/85/EWG realizując upoważnienie przyznane Państwom Członkowskim na podstawie art. 13 ust. 1 rozporządzenia Nr 3820/85/EWG oraz art. 3 ust. 2 rozporządzenia Nr 3821/85/EWG.

W konkluzji pragnę stwierdzić, iż projekt ustawy o czasie pracy kierowców jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,



Do uprzejmej wiadomości:
Pan
Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

ZESTAWIENIE PRZEPISÓW

Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r.
w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego

WDRAŻANYCH PRZEZ PROJEKT USTAWY O CZASIE PRACY KIEROWCÓW

Lp.	NAZWA AKTU EUROPEJSKIEGO (UE) ORAZ JEDNOSTKA REDAKCYJNA	NUMER ARTYKUŁU W PROJEKCIE USTAWY	TREŚĆ
1.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 3 (a)	Art. 6	„Art. 6. 1. Czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, który obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności : 1) prowadzenie pojazdu; 2) załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem; 3) nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym; 4) czynności spedycyjne; 5) obsługę codzienną pojazdów i przyczep; 6) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy; 7) niezbędne formalności administracyjne; 8) utrzymanie pojazdu w czystości. 2. Czasem pracy jest również czas, poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu. 3. Do czasu pracy wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.”

			<p>„Art. 7. Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy; 2) nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu; 3) dobowego nieprzerwanego odpoczynku; 4) przerwy w pracy, o której mowa w art. 16 ust. 1.”
2.	<p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 3 (c)</p>	Art. 2 pkt 5	<p>„Art. 2:</p> <p>5) stanowisko pracy kierowcy:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) siedzibę pracodawcy, na rzecz którego kierowca wykonuje swoje obowiązki oraz inne miejsce prowadzenia działalności przez pracodawcę, w szczególności filie, przedstawicielstwa i oddziały; b) pojazd, który kierowca prowadzi; c) każde inne miejsce, w którym kierowca wykonuje czynności związane z dokonywanymi przewozami drogowymi;”
3.	<p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 3 (b)</p>	Art. 10 i art. 9 ust. 3	<p>„Art. 10. 1. Okresy pozostawania do dyspozycji oznaczają okresy, inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy. Okresy pozostawania do dyspozycji obejmują w szczególności czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym.</p> <p>2. Okresy pozostawania do dyspozycji i przewidywany czas ich trwania powinny być znane kierowcy przed wyjazdem albo przed ich rozpoczęciem.</p> <p>2. Okresy pozostawania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy</p>

			<p>zalicza się do czasu dyżuru.</p> <p>3. W przypadku zadaniowego czasu pracy, jeżeli kierowca nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, okresy, o których mowa w ust. 1, zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.”</p> <p>„Art. 9 .3. W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru.”</p>
4.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 4 (a)	Art. 12 ust. 1 i 2	<p>„Art.12. 1. Tygodniowy czas pracy kierowcy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.</p> <p>2. Tygodniowy czas pracy, o którym mowa w ust. 1, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.”</p>
5.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 4 (b)	Art. 11 ust. 3 I art. 24 pkt 2	<p>„Art. 12. 3. Wymiar czasu pracy, określony w ust. 1 i 2 obowiązuje także w przypadku, gdy kierowca jest zatrudniony u więcej niż jednego pracodawcy.</p> <p>Art. 24 . Pracodawca jest obowiązany: 2) uzyskać od kierowcy oświadczenie na piśmie o wymiarze zatrudnienia albo o niepozostawaniu w zatrudnieniu u innego pracodawcy.”</p>
6.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 5	Art. 13	<p>„Art. 13. 1. Po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin. Przerwa może być dzielona na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie.</p> <p>2. Przerwy określone w ust. 1 oraz art. 29 ulegają skróceniu o przerwę, o której mowa w art. 6 ust.3.”</p>

	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 7	Art. 28	„Art. 28. Dla celów niniejszej ustawy, praktykanci i stażyści w zakresie odpoczynku są objęci przepisami rozporządzenia Nr 3820/85/EWG lub Umowy Europejskiej dotyczącej pracy załóg wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) w zakresie odpoczynku.”
7.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 7 (1) w zw. z art. 8	Art. 21	„Art. 21. W przypadku wykonywania pracy w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie.”
8.	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/15/WE z dnia 11 marca 2002r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego – art. 9 (a)	Art. 24	„Art. 24. Pracodawca jest obowiązany: 1) poinformować kierowców o obowiązujących ich przepisach z zakresu czasu pracy.”

DYREKTYWA 2002/15/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 11 marca 2002 r.

w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 i art. 137 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu³ oraz w świetle jednolitego tekstu zatwierdzonego przez Komitet Pojedynczy dnia 16 stycznia 2002 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁴ ustanowiło wspólne reguły w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców; rozporządzenie to nie obejmuje innych aspektów czasu pracy w transporcie drogowym.
- (2) Dyrektywa Rady 93/104/WE z dnia 23 listopada 1993 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy⁵ umożliwia przyjęcie bardziej szczegółowych wymagań w zakresie organizacji czasu pracy. Mając na uwagę branżowy charakter niniejszej dyrektywy, przepisy tej dyrektywy mają pierwszeństwo przed dyrektywą 93/104/WE na mocy jej art. 14.
- (3) Pomimo intensywnych negocjacji między partnerami społecznymi, nie było możliwe osiągnięcie porozumienia na temat pracowników wykonujących pracę w trasie w zakresie transportu drogowego.

¹ Dz.U. C 43 z 17.2.1999, str. 4.

² Dz.U. C 138 z 18.5.1999, str. 33.

³ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 kwietnia 1999 r. (Dz.U. C 219 z 30.7.1999, str. 235), zatwierdzona dnia 6 maja 1999 r. (Dz.U. C 279 z 1.10.1999, str. 270), wspólne stanowisko Rady z dnia 23 marca 2001 r. (Dz.U. C 142 z 15.5.2001, str. 24) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 czerwca 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 lutego 2002 r. i decyzja Rady z dnia 18 lutego 2002 r.

⁴ Dz.U. L 370 z 31.12.1985, str. 1.

⁵ Dz.U. L 307 z 13.12.1993, str. 18. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/34/WE (Dz.U. L 195 z 1.8.2000, str. 41).

- (4) Jest zatem konieczne ustanowienie szeregu bardziej szczegółowych przepisów dotyczących godzin pracy w transporcie drogowym, zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa transportu oraz zdrowia i bezpieczeństwa osób w nim uczestniczących.
- (5) Z uwagi na fakt, że cele proponowanego działania nie mogą zostać w stopniu wystarczającym osiągnięte przez Państwa Członkowskie i w związku z tym mogą, z uwagi na rozmiar i efekty proponowanego działania, zostać lepiej osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (6) Zakres zastosowania niniejszej dyrektywy obejmuje tylko pracowników wykonujących pracę w trasie zatrudnionych przez przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w Państwie Członkowskim uczestniczących w czynnościach związanych z transportem drogowym objętych rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 lub, nie spełniając tego, Umową Europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR).
- (7) Należy wyraźnie stwierdzić, że pracownicy wykonujący pracę w trasie wyłączeni z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy i niebędący kierowcami pracującymi na własny rachunek korzystają z podstawowej ochrony, określonej w dyrektywie 93/104/WE. Ochrona podstawowa obejmuje obowiązujące reguły w sprawie odpowiedniego odpoczynku, maksymalnego średniego tygodniowego czasu pracy, corocznego urlopu i niektóre przepisy podstawowe dotyczące pracowników pracujących w porze nocnej, w tym badania lekarskie.
- (8) Ponieważ kierowcy pracujący na własny rachunek objęci są zakresem rozporządzenia (EWG) nr 3820/85, ale wyłączeni z zakresu dyrektywy 93/104/WE, powinni być oni czasowo wyłączeni z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, zgodnie z przepisami art. 2 ust. 1.
- (9) Definicje zastosowane w niniejszej dyrektywie nie mają na celu stworzenia precedensu dla innych rozporządzeń Wspólnoty w sprawie czasu pracy.
- (10) W celu poprawy bezpieczeństwa drogowego, zapobieżenia zakłócaniu konkurencji i zagwarantowania bezpieczeństwa i zdrowia pracowników wykonujących pracę w trasie objętych niniejszą dyrektywą, ci ostatni powinni dokładnie wiedzieć, które okresy przeznaczone na czynności związane z transportem drogowym zaliczają się do czasu pracy, a które nie i w związku z tym uznawane są za przerwy, czas odpoczynku lub okresy dyspozycyjności. Pracownikom tym należy przyznać minimalne dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku oraz odpowiednie przerwy. Jest również konieczne ustanowienie maksymalnego limitu liczby godzin pracy w tygodniu.
- (11) Badania wykazały, że organizm ludzki jest w nocy bardziej wrażliwy na zakłócenia środowiska i na pewne uciążliwe formy organizacji pracy oraz, że długie okresy pracy w porze nocnej mogą być szkodliwe dla zdrowia pracowników i mogą zagrażać ich bezpieczeństwu oraz, ogólnie, bezpieczeństwu drogowemu.
- (12) W konsekwencji, zachodzi potrzeba ograniczenia długości okresów pracy w porze

nocnej i określenia, że zawodowi kierowcy pracujący w porze nocnej powinni otrzymać właściwą rekompensatę za swoje czynności i nie powinni być poszkodowani, jeśli chodzi o możliwości szkolenia.

- (13) Pracodawcy powinni prowadzić rejestr przypadków przekroczenia maksymalnego średniego tygodniowego limitu czasu pracy mającego zastosowanie do pracowników wykonujących pracę w trasie.
- (14) Przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie czasu prowadzenia pojazdu w międzynarodowym i krajowym transporcie pasażerskim, z wyjątkiem usług regularnych, pozostają w mocy.
- (15) Komisja powinna monitorować wdrażanie niniejszej dyrektywy i rozwój w tej dziedzinie w Państwach Członkowskich oraz dostarczyć Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno - Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie w sprawie stosowania reguł i wpływu przepisów na pracę w porze nocnej.
- (16) Konieczne jest zapewnienie, że niektóre przepisy mogą być przedmiotem odstępstw przyjętych, zależnie od okoliczności, przez Państwa Członkowskie lub obie strony z branży. Jako zasadę ogólną, w przypadku odstępstwa, zainteresowanym pracownikom muszą być przyznane wyrównawcze okresy odpoczynku,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Cel

Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie minimalnych wymagań w odniesieniu do organizacji czasu pracy w celu poprawy ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa drogowego i dostosowanie warunków konkurencji.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do pracowników uczestniczących w czynnościach w trasie w zakresie transportu drogowego zatrudnionych przez przedsiębiorstwa transportowe mające siedzibę w Państwie Członkowskim objętych rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 lub, nie spełniając tego, Umową Europejską dotyczącą pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR).

Bez uszczerbku dla przepisów następnego akapitu, niniejszą dyrektywę stosuje się do kierowców pracujących na własny rachunek od dnia 23 marca 2009 r.

Najpóźniej dwa lata przed tą datą Komisja przedstawi sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Sprawozdanie to dokona analizy konsekwencji wyłączenia kierowców pracujących na własny rachunek z zakresu dyrektywy w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego, warunków konkurencji, struktury zawodu oraz aspektów

socjalnych. Pod uwagę zostaną wzięte okoliczności odnoszące się do struktury branży transportowej i do środowiska pracy w zawodzie transportu drogowego w każdym z Państw Członkowskich. Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi propozycję, której celem może być gdzie właściwe,

- określenie procedur w celu objęcia kierowców pracujących na własny rachunek zakresem dyrektywy w odniesieniu do kierowców pracujących na własny rachunek nieuczestniczących w czynnościach w zakresie transportu drogowego w innych Państwach Członkowskich i którzy z przyczyn obiektywnych podlegają lokalnym ograniczeniom, jak np. peryferyjne położenie, duże odległości wewnętrzne i szczególne środowisko konkurencji, lub
 - nieobjęcie zakresem dyrektywy kierowców pracujących na własny rachunek.
2. Przepisy dyrektywy 93/104/WE stosuje się do pracowników wykonujących czynności związane z przewozem wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy.
3. W zakresie, w jakim niniejsza dyrektywa zawiera bardziej szczegółowe przepisy odnoszące się do pracowników wykonujących czynności związane z przewozem w transporcie drogowym, na podstawie art. 14 dyrektywy 93/104/WE posiada ona pierwszeństwo przed odnośnymi przepisami tej dyrektywy.
4. Niniejsza dyrektywa uzupełnia przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 oraz w miarę potrzeb, Umowy AETR, które mają pierwszeństwo przed przepisami niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszej dyrektywy:

a) „czas pracy” oznacza:

1. w przypadku pracowników wykonujących czynności związane z przewozem: czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pracownik wykonujący czynności związane z przewozem, znajduje na swoim stanowisku pracy, jest w dyspozycji pracodawcy i wykonuje swoje funkcje lub czynności, to znaczy:
 - czas poświęcony wszelkim czynnościom związanym z przewozem w transporcie drogowym. Czynności te, w szczególności, obejmują:
 - (i) kierowanie;
 - (ii) załadunek i rozładunek;
 - (iii) pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu;
 - (iv) sprzątanie i konserwację techniczną;

- (v) każda inna praca zmierzająca do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, jego ładunku i pasażerów lub do wypełnienia ustawowych lub wykonawczych zobowiązań bezpośrednio związanych z trwającą operacją transportową, włącznie z nadzorowaniem załadunku i rozładunku, formalnościami administracyjnymi z policją, cłem, urzędnikami imigracyjnymi, itd.,
 - okresy, w których nie może on swobodnie dysponować swoim czasem i zobowiązany jest pozostawać na swoim stanowisku pracy, w gotowości do podjęcia normalnej pracy, wraz z niektórymi zadaniami związanymi z dyżurowaniem, w szczególności podczas okresów oczekiwania na załadunek lub rozładunek, w przypadku, gdy przypuszczalny czas ich trwania nie jest z góry znany, to znaczy albo przed odjazdem, albo tuż przed rozpoczęciem odnośnego okresu, lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych i/lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich;
2. w przypadku kierowców pracujących na własny rachunek, tę samą definicję stosuje się do czasu między rozpoczęciem i zakończeniem pracy, w którym kierowca pracujący na własny rachunek pozostaje na swoim stanowisku pracy, będąc do dyspozycji klienta i wykonując swoje zadania lub funkcje inne niż ogólna praca administracyjna, która nie jest związana bezpośrednio z trwającą operacją transportową.

Przerwy wymienione w art. 5, okresy odpoczynku określone w art. 6 i, bez uszczerbku dla ustawodawstw Państw Członkowskich lub porozumień między partnerami społecznymi stanowiących, że takie okresy powinny być wyrównane lub ograniczone, okresy gotowości określone w lit. b) niniejszego artykułu, są wyłączone z czasu pracy;

b) „okresy gotowości” oznaczają:

- okresy inne niż te odnoszące się do przerw i okresów odpoczynku, podczas których pracownik wykonujący czynności związane z przewozem nie jest zobowiązany pozostawać na swoim stanowisku pracy, ale musi być dostępny, aby odpowiedzieć na każde wezwanie do rozpoczęcia lub kontynuowania jazdy lub wykonania innej pracy. W szczególności, do takich okresów gotowości należą okresy, w których pracownik wykonujący czynności związane z przewozem towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub koleją, jak również okresy oczekiwania na granicy lub wynikające z zakazu ruchu.

Okresy te i ich przewidywalna długość będą z góry znane przez pracownika wykonującego czynności związane z przewozem, to znaczy albo przed odjazdem, albo tuż przed właściwym rozpoczęciem odnośnego okresu, lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa Państw Członkowskich,

- dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem jadących w zespole, czas spędzony na siedzeniu obok kierowcy lub na kuszetce, gdy pojazd jest w ruchu;

- c) „stanowisko pracy” oznacza:
- lokalizację głównego miejsca prowadzenia działalności przez przedsiębiorstwo, dla którego wypełnia obowiązki osoba wykonująca czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, wraz z różnymi zależnymi miejscami prowadzenia działalności, niezależnie od tego, czy ulokowane są one w tym samym miejscu co siedziba główna lub główne miejsce prowadzenia działalności,
 - pojazd używany przez osobę wykonującą czynności w trasie w zakresie transportu drogowego podczas wykonywania obowiązków, oraz
 - każde inne miejsce, w którym prowadzone są czynności związane z transportem;
- d) „pracownik wykonujący czynności związane z przewozem” oznacza każdego pracownika wchodzącego w skład personelu podróżującego, w tym również stażysty i praktykanta, który pracuje dla przedsiębiorstwa wykonującego drogowe usługi transportowe pasażerskie lub towarowe na zasadzie wynajmu, za wynagrodzeniem lub na rachunek własny;
- e) „kierowca pracujący na rachunek własny” oznacza każdą osobę, której głównym zajęciem jest transport drogowy osób lub rzeczy, na zasadzie wynajmu lub za wynagrodzeniem, w rozumieniu legislacji wspólnotowej, na mocy licencji wspólnotowej lub dowolnego innego upoważnienia zawodowego do wykonywania wymienionego transportu, która jest uprawniona do pracy na własny rachunek i nie jest związana z pracodawcą w drodze umowy o pracę lub jakimkolwiek innym hierarchicznym stosunkiem pracy, która może samodzielnie organizować odnośne czynności pracownicze, której dochód zależy bezpośrednio od wypracowanego zysku i która ma swobodę, indywidualnie lub w drodze współpracy między kierowcami pracującymi na własny rachunek, utrzymywania stosunków handlowych z wieloma klientami.
- Do celów niniejszej dyrektywy, kierowcy, którzy nie spełniają tych kryteriów podlegają tym samym obowiązkom i korzystają z tych samych przywilejów, które niniejsza dyrektywa przewiduje dla pracowników wykonujących czynności związane z przewozem;
- f) „osoba wykonująca czynności w trasie w zakresie transportu drogowego” oznacza każdego pracownika wykonującego czynności związane z przewozem lub kierowcę pracującego na własny rachunek wykonującego takie czynności;
- g) „tydzień” oznacza okres między godziną 00.00 w poniedziałek i godziną 24.00 w niedzielę;
- h) „pora nocna” oznacza okres co najmniej czterech godzin, w rozumieniu prawa krajowego, między godziną 00.00 i godziną 07.00;
- i) „praca w porze nocnej” oznacza każdą pracę wykonywaną w porze nocnej.

Artykuł 4

Maksymalny tygodniowy czas pracy

Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne w celu zapewnienia, że:

- a) średni tygodniowy czas pracy nie może przekraczać 48 godzin. Maksymalny tygodniowy czas pracy może być przedłużony do 60 godzin jedynie wówczas, gdy w ciągu czterech miesięcy nie została przekroczona średnia 48 godzin na tydzień. Art. 6 ust. 1 akapit czwarty i piąty rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub, w miarę potrzeb, art. 6 ust. 1 akapit czwarty Umowy AETR mają pierwszeństwo przed niniejszą dyrektywą w zakresie, w jakim odnośni kierowcy nie przekraczają 48 godzin średniego tygodniowego czasu pracy w ciągu czterech miesięcy;
- b) czas pracy dla różnych pracodawców jest sumą godzin pracy. Pracodawca w drodze pisemnej prosi odnośnego pracownika wykonującego czynności związane z przewozem o wykaz czasu przepracowanego dla innego pracodawcy. Pracownik wykonujący czynności związane z przewozem powinien dostarczyć taką informację na piśmie.

Artykuł 5

Przerwy

1. Państwa Członkowskie podejmą konieczne środki w celu zapewnienia, że bez uszczerbku dla poziomu ochrony ustanowionego rozporządzeniem (EWG) nr 3820/85 lub, nie spełniając tego, Umowy AETR, osoby wykonujące czynności związane z przewozem w transporcie drogowym, bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1, w żadnych okolicznościach nie będą pracować dłużej niż sześć kolejnych godzin bez przerwy. Czas pracy będzie rozdzielony przerwą co najmniej trzydziestominutową, jeśli liczba godzin pracy wynosi od sześciu do dziewięciu i co najmniej czterdziestopięciminutową, jeśli liczba godzin pracy wynosi co najmniej dziewięć godzin.
2. Przerwy mogą być dzielone dalej na okresy co najmniej piętnastominutowe.

Artykuł 6

Okresy odpoczynku

Do celów niniejszej dyrektywy, praktykanci i stażyści zostają objęci tymi samymi przepisami w sprawie okresu odpoczynku pracy jak inni pracownicy wykonujący czynności związane z przewozem rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 lub, niespełniając tego, Umową AETR.

Artykuł 7

Praca w porze nocnej

1. Państwa Członkowskie podejmą środki niezbędne w celu zapewnienia, że:
 - jeśli wykonywana jest praca w porze nocnej, dobowy czas pracy nie przekracza dziesięciu godzin w każdym dwudziestoczterogodzinnym okresie,
 - wyrównanie za pracę w porze nocnej przyznawane jest zgodnie z krajowymi środkami

ustawodawczymi, układami zbiorowymi, porozumieniami między obiema stronami branży i/lub krajową praktyką, pod warunkiem, że takie wyrównanie nie zagraża bezpieczeństwu drogowemu.

2. Przed dniem 23 marca 2007 r. Komisja oceni, w ramach sprawozdania, które sporządza zgodnie z art. 13 ust. 2, konsekwencje przepisów ustanowionych w ust. 1 powyżej. Komisja przedłoży, jeśli to okaże się konieczne, właściwe propozycje wraz z tym sprawozdaniem.
3. Komisja przedstawi propozycję dyrektywy zawierającej przepisy odnośnie szkolenia zawodowych kierowców, w tym kierowców wykonujących pracę w porze nocnej, i ustanawiania ogólnych zasad takiego szkolenia.

Artykuł 8

Odstępstwa

1. Odstępstwa od art. 4 i 7 mogą, z przyczyn obiektywnych lub technicznych albo z przyczyn związanych z organizacją pracy, być przyjęte w drodze układów zbiorowych, porozumień między przedstawicielami pracodawców i pracowników lub, jeśli to niemożliwe, przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych, pod warunkiem odbycia konsultacji przez przedstawicieli odnośnych pracodawców i pracowników oraz dokonania starań w celu zachęcenia do wszelkich stosownych form dialogu społecznego.
2. Możliwość odstąpienia od art. 4 nie może skutkować ustanowieniem dłuższego okresu referencyjnego niż sześć miesięcy dla obliczania średniego tygodniowego czasu pracy wynoszącego czterdzieści osiem godzin.

Artykuł 9

Informacja i rejestry

Państwa Członkowskie zapewniają, że:

- a) pracownicy wykonujący czynności związane z przewozem są poinformowani o odnośnych wymogach krajowych, wewnętrznych przepisach przedsiębiorstwa i o porozumieniach między obiema stronami branży, w szczególności o układach zbiorowych i o wszelkich porozumieniach między spółkami zawartymi na podstawie niniejszej dyrektywy, bez uszczerbku dla dyrektywy Rady 91/533/EWG z dnia 14 października 1991 r. w sprawie obowiązku pracodawcy dotyczącego informowania pracowników o warunkach stosowanych do umowy lub stosunku pracy⁶;
- b) bez uszczerbku dla art. 2 ust. 1, czas pracy osób wykonujących działalność przewozową w transporcie drogowym jest rejestrowany. Rejestry są przechowywane przez co najmniej dwa lata po zakończeniu objętego nimi okresu. Pracodawcy są odpowiedzialni za rejestrowanie czasu pracy pracowników wykonujących czynności związane z przewozem. Na życzenie pracownika wykonującego czynności związane z przewozem pracodawca dostarczy mu kopie rejestrów przepracowanych godzin.

⁶ Dz.U. L 288 z 18.10.1991, str. 32.

Artykuł 10

Korzystniejsze przepisy

Niniejsza dyrektywa nie ma wpływu na prawo Państwa Członkowskiego do wprowadzenia przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych korzystniejszych dla ochrony zdrowia i bezpieczeństwa osób wykonujących czynności związane z przewozem w transporcie drogowym oraz na prawa tych osób do ułatwiania lub zezwalania na zawieranie układów zbiorowych lub innych porozumień między dwiema stronami branży, które są korzystniejsze dla ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników wykonujących czynności związane z przewozem. Wykonanie niniejszej dyrektywy nie stanowi uzasadnionej podstawy dla obniżania ogólnego poziomu ochrony, z której korzystają pracownicy określani w art. 2 ust. 1.

Artykuł 11

Kary

Państwa Członkowskie ustanawiają system kar za naruszanie krajowych przepisów przyjętych na mocy niniejszej dyrektywy i podejmują wszelkie konieczne kroki, w celu zapewnienia, że kary takie są stosowane. Określone w ten sposób kary będą skuteczne, proporcjonalne i odstraszająca.

Artykuł 12

Negocjacje z państwami trzecimi

Z chwilą wejścia niniejszej dyrektywy w życie Wspólnota rozpocznie negocjacje z odnośnymi państwami trzecimi w celu stosowania w państwie trzecim zasad odpowiadających tym ustanowionym w niniejszej dyrektywie w stosunku do pracowników wykonujących czynności związane z przewozem zatrudnionych przez przedsiębiorstwa mające siedzibę w państwie trzecim.

Artykuł 13

Sprawozdania

1. Państwa Członkowskie dostarczają Komisji co dwa lata sprawozdania w sprawie wykonania niniejszej dyrektywy, wskazując poglądy obu stron branży. Sprawozdanie musi dotrzeć do Komisji nie później niż dnia 30 września po dniu, w którym upływa dwuletni okres objęty tym sprawozdaniem. Dwuletni okres jest identyczny z wymienionym w art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

2. Komisja co dwa lata sporządza sprawozdanie z wykonania niniejszej dyrektywy przez Państwa Członkowskie i rozwoju w omawianej dziedzinie. Komisja przesyła to sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno - Społecznemu i Komitetowi Regionów.

Artykuł 14

Przepisy końcowe

1. Państwa Członkowskie przyjmą przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 23 marca 2005 r. lub przed upływem tej daty zapewnią, że obie strony branży ustanowiły niezbędne środki w drodze porozumienia, przy czym Państwa Członkowskie są zobowiązane do podjęcia wszelkich kroków umożliwiających im w dowolnym czasie zagwarantowanie wyników wymaganych niniejszą dyrektywą.

W przypadku, gdy Państwa Członkowskie przyjmą środki określone w akapicie pierwszym, powinny one zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie prześlą Komisji teksty przepisów prawa krajowego, które zostały już przyjęte lub zostaną przyjęte w zakresie objętym niniejszą dyrektywą.

3. Państwa Członkowskie zadbają, aby nadawcy, spedytorzy, dostawcy, poddostawcy oraz przedsiębiorstwa zatrudniające pracowników wykonujących czynności związane z przewozem stosowali się do odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy.

Artykuł 15

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 16

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 11 marca 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. PIQUÉ i CAMPS

Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3820/85

z dnia 20 grudnia 1985 r.

w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając decyzję Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów wpływających na konkurencję w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej¹, w szczególności jej sekcję III,

uwzględniając wniosek Komisji²,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego³,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

w dziedzinie transportu drogowego przepisy socjalne Wspólnoty zostały ustanowione w rozporządzeniu (EWG) nr 543/69⁵ ostatnio zmienionym rozporządzeniem (EWG) nr 2829/77⁶; ustawodawstwo to ma na celu harmonizację warunków konkurencji między różnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora drogowego i poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego; postęp, jaki się dokonuje w tych dziedzinach musi zapewniać bezpieczeństwo i rozwój; jednakże przepisy wskazanego rozporządzenia muszą być bardziej elastyczne, jednocześnie nie naruszając ich celów;

biorąc pod uwagę wskazane poniżej zmiany, mając na celu przejrzystość zagadnień, wszystkie odnośne przepisy należy zebrać w jednym tekście, a w konsekwencji rozporządzenie (EWG) nr 543/69 powinno zostać uchylone; wyłączenia ustanowione w art. 4 dla pewnych pojazdów oraz przepisy art. 15 dotyczące pewnych rodzajów transportu osób powinny być przez pewien czas utrzymywane w mocy;

przepisy niniejszego rozporządzenia regulujące warunki pracy nie mogą wpływać na prawo partnerów społecznych do ustanowienia, w drodze układów zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników; nie tylko w celu promowania postępu

¹ Dz.U. nr 88 z 24.5.1965, str. 1500/65.

² Dz.U. nr C 100 z 12.4.1984, str. 3. oraz Dz.U. nr C 223 z 3.9.1985, str. 5.

³ Dz.U. nr C 122 z 20.5.1985, str. 168.

⁴ Dz.U. nr C 104 z 25.4.1985, str. 4. oraz Dz.U. nr C 303 z 25.11.1985, str. 29.

⁵ Dz.U. nr L 77 z 29.3.1969, str. 49.

⁶ Dz.U. nr L 334 z 24.12.1977, str. 1.

technicznego, ale także dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, każde Państwo Członkowskie musi zachować prawo do przyjęcia pewnych stosownych środków;

ze względu na spadek liczby konwojentów i konduktorów nie istnieje potrzeba regulowania okresów odpoczynku członków załogi innych niż kierowca;

zastąpienie tygodnia ruchomego, tygodniem stałym ułatwiłoby kierowcom organizowanie własnej pracy i usprawniłoby kontrolę;

należy określić system, mający zastosowanie do operacji międzynarodowego transportu drogowego do lub z państwa trzeciego lub między dwoma państwami w tranzycie przez terytorium Państwa Członkowskiego; postanowienia Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonującej międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) z dnia 1 lipca 1970 r. powinny mieć zastosowanie do tych operacji transportowych; w przypadku pojazdów zarejestrowanych w państwie, nie będącym Umawiającą się Stroną AETR, przepisy te będą miały zastosowanie tylko do tej części podróży, która odbywa się w obrębie Wspólnoty;

ze względu na fakt, że przedmiot Umowy AETR objęty jest zakresem niniejszego rozporządzenia, Wspólnota uprawniona jest do negocjowania i zawierania Umowy; szczególne okoliczności, w jakich miały miejsce negocjacje AETR, powodują, w drodze wyjątku, zastosowanie procedury, w której Państwa Członkowskie Wspólnoty indywidualnie składają instrumenty ratyfikacji lub przystąpienia, działając zgodnie, ale mimo to działają w interesie i w imieniu Wspólnoty;

w celu zapewnienia pierwszeństwa prawa Wspólnoty w odniesieniu do transportu wewnątrzwspólnotowego, Państwa Członkowskie powinny w czasie składania swoich dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia zgłosić zastrzeżenie, na mocy którego międzynarodowe operacje transportowe między Państwami Członkowskimi nie będą uważane za międzynarodowe operacje transportowe w rozumieniu Umowy;

przewidziane w samej Umowie możliwości dwustronnych porozumień między Umawiającymi się Stronami wprowadzających odstępstwa od Umowy w zakresie strefy granicznej i operacji transportu tranzytowego objęte są w zasadzie kompetencją Wspólnoty,

jeśli jakaś zmiana wewnętrznych zasad Wspólnoty w tej dziedzinie powoduje konieczność wprowadzenia odpowiedniej poprawki do Umowy, to Państwa Członkowskie będą działać wspólnie w celu wprowadzenia takiej poprawki do Umowy zgodnie z określoną w niej procedurą;

pewne operacje transportu mogą być wyłączone spod zastosowania niniejszego rozporządzenia;

pożądane jest wzmocnienie i przejrzystość pewnych definicji oraz uaktualnienie pewnych przepisów, w szczególności odnoszących się do wyjątków dotyczących pewnej kategorii pojazdów;

pożądane jest sformułowanie przepisów odnoszących się do minimalnego wieku kierowców zajmujących się przewozem rzeczy lub osób - mając na uwadze pewne wymagania szkolenia zawodowego oraz dotyczące minimalnego wieku konwojentów oraz konduktorów; dla celów

kształcenia zawodowego Państwa Członkowskie będą musiały umożliwić obniżenie dozwolonego wieku minimalnego dla konwojentów do 16 lat;

w odniesieniu do okresów prowadzenia pojazdów, pożądane jest ustalenie limitów na ciągły okres prowadzenia i dzienny okres prowadzenia, jednak bez uszczerbku dla jakichkolwiek przepisów krajowych, na mocy których kierowcom nie wolno prowadzić pojazdu dłużej niż mogą to robić z całkowitym bezpieczeństwem;

dłuższy czas prowadzenia dziennego wraz z krótszym czasem prowadzenia w okresie dwóch tygodni prawdopodobnie ułatwią zarządzanie przedsiębiorstwami transportowymi i przyczynią się do postępu społecznego;

przepisy dotyczące przerw w prowadzeniu pojazdu powinny być uregulowane z powodu dłuższego czasu prowadzenia dziennego;

w odniesieniu do okresów odpoczynku pożądane jest ustalenie minimalnego okresu trwania i innych warunków dotyczących dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku członków załóg;

podróże byłyby łatwiejsze, gdyby kierowcy mogli podzielić swój czas dziennego odpoczynku, w szczególności aby uniknąć konieczności spożywania posiłków i korzystania z noclegu w tym samym miejscu;

wydłużanie okresów odpoczynku tygodniowego, przy możliwości ich skracania, jest korzystne dla postępu społecznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli kierowca może w pewnym terminie i w dowolnie wybranym miejscu rekompensować sobie tę część swego okresu odpoczynku, której nie wykorzystał;

wiele operacji transportu drogowego wewnątrzspółnotowego obejmuje przez część podróży transport promowy lub kolejowy, w związku tym w przepisach należy umieścić odpowiednie postanowienia dla okresów odpoczynku dziennego i przerw przy takich operacjach

w interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wypłaty premii za przebytą odległość i/lub za przewieziony ładunek, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu ruchu drogowego, muszą być zakazane;

pożądane jest dopuszczenie wprowadzenia wyjątków od niniejszego rozporządzenia dotyczących pewnych krajowych operacji transportowych o szczególnej charakterystyce; w przypadku wyjątków Państwa Członkowskie powinny zadbać, aby standard ochrony socjalnej oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego nie były zagrożone;

ze względu na specyficzną naturę transportu osób uzasadnione jest ponowne zdefiniowanie kategorii pojazdów mogących być przez Państwa Członkowskie wyłączone spod zastosowania tego rozporządzenia w zakresie transportu krajowego;

Państwa Członkowskie powinny mieć prawo, za zezwoleniem Komisji, do przyznawania w wyjątkowych okolicznościach odstępstw od przepisów rozporządzenia; w pilnych przypadkach przyznanie tych odstępstw na czas ograniczony powinno być możliwe bez uprzedniej zgody Komisji;

w przypadku kierowców pojazdów używanych do regularnych usług przewozu osób kopia rozkładu jazdy i wyciąg z wykazu obowiązków w przedsiębiorstwie mogą zastąpić urządzenia rejestrujące; dla zastosowania niniejszego rozporządzenia i dla zapobiegania nadużyciom byłoby przydatne dostarczenie kierowcom, którzy sobie tego zażyczą, wyciągów z ich przebiegu pracy;

w interesie skutecznej kontroli pożądane jest, by regularne międzynarodowe usługi przewozu osób, z wyjątkiem niektórych usług granicznych, nie były nadal zwolnione z obowiązku instalacji i używania urządzeń rejestrujących;

pożądane jest podkreślenie znaczenia i konieczności przestrzegania niniejszego rozporządzenia przez pracodawców i kierowców;

Komisja powinna monitorować rozwój sytuacji w Państwach Członkowskich i co dwa lata dostarczać Radzie oraz Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie ze stosowania tych zasad;

dla stosowania niniejszego rozporządzenia i kontroli jego wykonania właściwe jest, by Państwa Członkowskie wzajemnie udzielały sobie wsparcia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

SEKCJA I

Definicje

Artykuł 1

W niniejszym rozporządzeniu:

1. „przewóz drogowy” oznacza każdą podróż, odbywaną na drogach publicznych przez pojazd, załadowany lub nie, służący do przewozu osób lub rzeczy;
2. „pojazdy” oznacza pojazdy silnikowy, ciągniki, przyczepy lub naczepy, określone następująco:
 - a) „pojazd silnikowy” każdy silnikowy pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd poruszający się po szynach i używany zwykle do przewozu osób lub rzeczy;
 - b) ”ciągnik” każdy silnikowy pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd poruszający się po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, narzędzi lub maszyn;
 - c) „przyczepa” każdy pojazd, przeznaczony do łączenia go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;
 - d) „naczepa” przyczepa bez przedniej osi, łączona w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru oraz ciężaru jej ładunku obciąża ciągnik lub pojazd silnikowy;

3. „kierowca” oznacza każdą osobę, która kieruje pojazdem nawet przez krótki okres, oraz każdą osobę, która jest przewożona w pojeździe w tym celu, aby kierować nim w razie potrzeby;
4. „tydzień” oznacza okres między godziną 00:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę;
5. „odpoczynek” oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
6. „dozwolona maksymalna masa” oznacza maksymalny dozwolony ciężar roboczy pojazdu z pełnym ładunkiem;
7. „regularne usługi przewozu osób” oznaczają usługi krajowe i międzynarodowe, określone w art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 117/66 z 28 lipca 1966 w sprawie wprowadzenia wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autobusami⁷.

SEKCJA II

Zakres

Artykuł 2

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozów drogowych, o których mowa w art. 1 ust. 1, w obrębie Wspólnoty.
2. Zamiast obecnych zasad do niżej wymienionych operacji międzynarodowego transportu drogowego będzie miała zastosowanie Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowie (AETR);
 - do i/lub z państw trzecich, będących stronami Umowy, albo w tranzycie przez te kraje, dla całej podróży w trakcie, której takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w Państwie Członkowskim lub w jednym ze wspomnianych państw trzecich;
 - do i/lub z państwa trzeciego, nie będącego stroną Umowy, w przypadku jakiegokolwiek podróży odbywanej w obrębie Wspólnoty, gdzie takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w jednym z tych krajów.

Artykuł 3

Wspólnota przystępuje do wszelkich negocjacji z państwami trzecimi, które mogą okazać się konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów dokonywanych:

⁷ Dz.U. nr 147 z 9.8.1966, str. 2688/66.

1. pojazdami przeznaczonymi do przewozu rzeczy, gdy dozwolona maksymalna masa pojazdu, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 ton;
2. pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego przeznaczone;
3. pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób wykonywanego w ramach usług regularnych, których droga przebiegu przekracza 50 km;
4. pojazdami których maksymalna dopuszczalna prędkości nie przekracza 30 kilometrów na godzinę;
5. pojazdami przeznaczonymi lub podlegającymi kontroli służb zbrojnych, służb obrony cywilnej, służb przeciwpożarowych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
6. pojazdami przeznaczonymi dla usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej, usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;
7. pojazdami używanymi w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczonymi do zadań ratownictwa;
8. wyspecjalizowanymi pojazdami przeznaczonymi do zadań medycznych;
9. pojazdami przewożącymi wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek;
10. wyspecjalizowanymi pojazdami pomocy technicznej;
11. pojazdami przechodzącymi próby drogowe w celu ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdami nowymi bądź przebudowanymi, które jeszcze nie weszły do ruchu;
12. pojazdami używanymi do niehandlowych przewozów towarów w celach prywatnych;
13. pojazdami używanymi do odbioru mleka w gospodarstwach rolnych lub odwożące do tych gospodarstw pojemniki na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.

SEKCJA III

Załoga

Artykuł 5

1. Minimalny wiek kierowców zatrudnianych przy przewozie rzeczy wynosi:

- a) dla pojazdów, włącznie z, tam gdzie ma to zastosowanie, przyczepami lub naczepami, o dopuszczalnym maksymalnym ciężarze nie przekraczającym 7,5 ton, 18 lat;
- b) dla pozostałych pojazdów:
 - 21 lat, lub
 - 18 lat, pod warunkiem, że zainteresowana osoba posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych, uznane przez jedno z Państw Członkowskich i potwierdzające, że osoba ta ukończyła kurs dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy w transporcie drogowym, zgodnie z zasadami Wspólnotowymi odnośnie minimalnego poziomu kształcenia dla kierowców transportu drogowego.

2. Każdy kierowca zatrudniony przy przewozie osób musi mieć ukończone 21 lat.

Każdy kierowca zatrudniony przy przewozie osób na trasach w promieniu powyżej 50 km od miejsca, normalnej bazy pojazdu, musi także spełniać jeden z następujących warunków:

- a) musi mieć przepracowany co najmniej jeden rok przy przewozie rzeczy jako kierowca pojazdów o dozwolonej dopuszczalnej masie przekraczającej 3,5 ton;
- b) musi mieć przepracowany co najmniej jeden rok jako kierowca pojazdów służących do wykonywania usług przewozu osób na trasach w promieniu nie przekraczającym 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu lub innego typu usług przewozu osób nie podlegających niniejszemu rozporządzeniu, pod warunkiem, że właściwy organ uzna, że wykonując to zdobył konieczne doświadczenie;
- c) musi posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych uznane przez jedno z Państw Członkowskich potwierdzające, że osoba ta ukończyła kurs dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu drogowego osób, będące w zgodzie z zasadami Wspólnoty dotyczącymi minimalnego poziomu kształcenia dla kierowców transportu drogowego.

3. Minimalny wiek dla konwojentów i konduktorów wynosi 18 lat.

4. Kierowca zatrudniony przy przewozie osób nie podlega warunkom określonym w ust. 2 lit. a), b) i c) akapit drugi, jeśli do dnia 1 października 1970 r. wykonywał ten zawód, przez co najmniej jeden rok.

5. W przypadku operacji transportu wewnętrznego, wykonywanych w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu, łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki są usytuowane w obrębie tego promienia. Państwa Członkowskie mogą zmniejszyć minimalny wiek konwojentów do 16 lat, pod warunkiem, że służy to celom kształcenia zawodowego i nie podlega ograniczeniom nałożonym przez prawo krajowe w dziedzinie zatrudnienia.

SEKCJA IV

Okresy prowadzenia pojazdu

Artykuł 6

1. Okres prowadzenia pojazdu między każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku lub między okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku, zwanego dalej „dziennym okresem prowadzenia pojazdu”, nie może przekraczać dziewięciu godzin. Może być przedłużony dwukrotnie w każdym tygodniu do 10 godzin.

Kierowca musi, po nie więcej niż sześciu dziennych okresach prowadzenia pojazdu, skorzystać z tygodniowego okresu odpoczynku, określonego w art. 8 ust. 3.

Tygodniowy okres odpoczynku można odłożyć do końca szóstego dnia, jeżeli całkowity czas prowadzenia pojazdu przez tych sześć dni nie przekracza wartości maksymalnej odpowiadającej sześciu dziennym okresom prowadzenia pojazdu.

W przypadku międzynarodowego przewozu osób, wykonywanego inaczej niż na zasadzie usług regularnych, terminy „sześciu”, „sześć” i „szóstego” w drugim i trzecim zdaniu są zastąpione odpowiednio terminami „dwunastu”, „dwanaście” i „dwunastego”.

Państwa Członkowskie mogą w obrębie swych terytoriów rozszerzyć stosowanie poprzedniego akapitu na krajowe usługi przewozu osób inne niż wykonywane na zasadzie usług regularnych.

2. Całkowity okres prowadzenia pojazdu w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekraczać 90 godzin.

SEKCJA V

Przerwy i okresy wypoczynku

Artykuł 7

1. Po czteroipółgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowcy przysługuje przerwa, co najmniej 45- minutowa, chyba, że zaczyna on okres odpoczynku.

2. Przerwa taka może być zastąpiona przerwami wynoszącymi, po co najmniej 15 minut, rozłożonymi na okres prowadzenia pojazdu lub bezpośrednio po tym okresie w taki sposób, aby było to zgodne z przepisami ust. 1.

3. W drodze wyjątku od ust. 1, w przypadku krajowego przewozu osób wykonywanego na zasadzie usług regularnych Państwa Członkowskie mogą ustalić minimalną przerwę nie krótszą niż 30 minut po okresie prowadzenia pojazdu nieprzekraczającym czterech godzin. Takie wyjątki można przyznać tylko w tych przypadkach, gdzie przerwy w prowadzeniu pojazdów przekraczające 30 minut zakłócałyby miejski ruch uliczny i gdzie kierowca nie ma możliwości odebrania 15-minutowej przerwy w ciągu czterech i pół godziny prowadzenia pojazdu przed przerwą 30-minutową.

4. Podczas tych przerw kierowca nie może wykonywać żadnej innej pracy. Do celów niniejszego artykułu czas oczekiwania i czas niepoświęcony prowadzeniu pojazdu, spędzony w pojeździe w ruchu, na promie lub w pociągu nie będzie uważany za „inną pracę”.

5. Przerwy przestrzegane na podstawie niniejszego artykułu nie mogą być uznawane za dzienne okresy odpoczynku.

Artykuł 8

1. W każdym 24-godzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku, wynoszącego, co najmniej 11 kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem, że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę.

W dni, kiedy odpoczynek jest nie skrócony zgodnie z pierwszym akapitem, może być wykorzystany w dwóch lub trzech oddzielnych okresach w ciągu 24 godzin, z których jeden musi trwać, co najmniej osiem kolejnych godzin. W takim przypadku minimalna długość odpoczynku będzie zwiększona do 12 godzin.

2. W każdym 30- godzinnym okresie, gdy pojazd jest prowadzony, co najmniej przez dwóch kierowców, każdy kierowca będzie uprawniony do okresu odpoczynku trwającego nie mniej niż osiem kolejnych godzin.

3. W trakcie każdego tygodnia jeden z okresów odpoczynku, określonych w ust. 1 i 2, przedłuża się jako odpoczynek tygodniowy, do ogólnej liczby 45 kolejnych godzin. Taki okres odpoczynku może być skrócony do minimum 36 kolejnych godzin, jeżeli będzie on odbierany w miejscu normalnej bazy pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, albo do minimum 24 kolejnych godzin, jeśli jest odbierany gdzie indziej. Każde skrócenie będzie rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku odbieranym łącznie przed upływem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, o którym mowa.

4. Tygodniowy okres odpoczynku, zaczynający się w jednym tygodniu i kontynuowany w następnym tygodniu, może być połączony z dowolnym z tych tygodni.

5. W przypadku przewozu osób, do którego ma zastosowanie art. 6 ust. 1 akapit czwarty lub piąty tygodniowy okres odpoczynku można przełożyć do tygodnia następującego po tygodniu, za który ten odpoczynek przysługuje, i można go dołączyć do odpoczynku tygodniowego za ten drugi tydzień.

6. Każdy odpoczynek stanowiący rekompensatę za skrócenie dziennego i/lub tygodniowego okresu odpoczynku musi być dołączony do innego odpoczynku, co najmniej ośmiogodzinnego i będzie udzielony na żądanie zainteresowanego kierowcy w miejscu parkowania pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

7. Dzienny okres odpoczynku może być wykorzystywany w pojeździe, jeśli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju.

Artykuł 9

Niezależnie od przepisów art. 8 ust. 1, jeśli kierowca wykonujący przewozy rzeczy lub osób towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, dzienny okres odpoczynku może zostać przerwany nie więcej niż jeden raz, pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:

- musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana na lądzie, przed lub po części dziennego okresu odpoczynku odebranej na pokładzie promu lub w pociągu,
- okres między dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być możliwie jak najkrótszy i w żadnym przypadku nie może przekraczać jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalności celne włącza się do operacji wejścia lub zejścia z pokładu,
- podczas obu części okresu odpoczynku kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.

Przerwany w taki sposób dzienny okres odpoczynku przedłuża się o dwie godziny.

SEKCJA VI

Zakaz niektórych rodzajów zapłaty

Artykuł 10

Wynagrodzenie kierowców za przebytą odległość i/lub ilość przewiezionego ładunku rzeczy, nawet w formie premii lub dodatku do wynagrodzenia, jest zabroniona, chyba, że wypłaty są tego rodzaju, iż nie zagrażą bezpieczeństwu na drodze.

SEKCJA VII

Wyjątki

Artykuł 11

Każde Państwo Członkowskie może stosować wyższe wielkości minimalne lub niższe maksymalne, niż ustalone w art. 5-8. Niezależnie od powyższego, niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do kierowców wykonujących działalność międzynarodowego transportu drogowego w pojazdach zarejestrowanych w innym Państwie Członkowskim.

Artykuł 12

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu na drodze oraz w celu umożliwienia kierowcy dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów niniejszego rozporządzenia w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać rodzaj i powód odstąpienia od rejestracji w wykresówce przyrzędu kontrolnego lub w swojej karcie dziennej.

Artykuł 13

1. Każde Państwo Członkowskie może na swoim terytorium lub w uzgodnieniu z zainteresowanymi krajami na terytorium innego Państwa Członkowskiego, udzielić odstępstw od dowolnego przepisu niniejszego rozporządzenia odnośnie do przewozu pojazdem należącym do jednej lub kilku poniższych kategorii:

- a) pojazdy używane do przewozu osób, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie służą do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu;
- b) pojazdy używane przez władze publiczne do świadczenia usług publicznych, które nie są konkurencyjne w stosunku do przedsiębiorstw transportu drogowego;
- c) pojazdy używane przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne lub rybackie do przewozu rzeczy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki znajdują się w obrębie tego promienia;
- d) pojazdy używane do przewozu odpadów zwierzęcych lub szkieletów zwierzęcych, nie przeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- e) pojazdy używane do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni;
- f) pojazdy używane jako sklepy na miejscowym rynku lub w handlu obwoźnym lub używanych jako ruchome punkty do wykonywania transakcji bankowych, walutowych, oszczędnościowych, do czynności związanych z kultem, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw i specjalnie przystosowane do tego celu;
- g) pojazdy przewożące materiały lub urządzenia na użytek kierowcy w trakcie jego pracy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy i że taki wyjątek nie narusza w sposób znaczący celów niniejszego rozporządzenia. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić konieczność posiadania indywidualnego upoważnienia do takich wyjątków;
- h) pojazdy poruszające się wyłącznie na wyspach o powierzchni nie przekraczającej 2300 km², które nie są połączone z resztą terytorium państwowego mostem, brodem ani tunelem otwartym dla ruchu pojazdów silnikowych;
- i) pojazdy używane do przewozu rzeczy i napędzane gazem wytwarzanym w pojeździe, napędzane elektrycznie lub wyposażone w regulator, jeśli takie pojazdy są uznane, w świetle ustawodawstwa Państwa Członkowskiego zarejestrowania, za równoważne pojazdom napędzanym benzyną lub olejem napędowym i których ciężar łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 ton;
- j) pojazdy służące do nauki prowadzenia pojazdu, mającej na celu uzyskanie prawa jazdy;
- k) ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.

Państwa Członkowskie poinformują Komisję o wyjątkach udzielonych na mocy tego ustępu.

2. Państwa Członkowskie mogą, po uprzednim upoważnieniu przez Komisję, zwolnić od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia operacje transportowe wykonywane w

wyjątkowych okolicznościach, jeśli takie zwolnienie nie narusza w sposób znaczący celów niniejszego rozporządzenia.

W nagłych przypadkach mogą one udzielić czasowego zwolnienia na okres nieprzekraczający 30 dni, o czym niezwłocznie powiadomią Komisję.

Komisja powiadamia pozostałe Państwa Członkowskie o wszelkich zwolnieniach udzielonych na mocy niniejszego rozporządzenia.

SEKCJA VIII

Postępowanie kontrolne i kary

Artykuł 14

1. W przypadku:

- regularnych krajowych usług przewozu osób, oraz
- regularnych międzynarodowych usług przewozu osób, których końcowe punkty tras znajdują się w odległości do 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma Państwami Członkowskimi, i których trasa nie przekracza 100 km,

podlegających niniejszemu rozporządzeniu, rozkłady jazdy i wykazy obowiązków sporządzane są przez przedsiębiorstwa.

2. Wykaz obowiązków wskazuje, w odniesieniu do każdego kierowcy, nazwisko, miejsce bazy oraz harmonogram opracowany z wyprzedzeniem dla różnych okresów prowadzenia pojazdu, innych prac oraz dyspozycyjności.

3. Wykaz obowiązków będzie zawierał wszystkie szczegółowe informacje, podane w ust. 2 dla minimalnego okresu obejmującego zarówno tydzień bieżący, jak i tygodnie bezpośrednio poprzedzające i następujące po tym tygodniu.

4. Wykaz obowiązków podpisuje kierownik przedsiębiorstwa lub osoba upoważniona do jego reprezentowania.

5. Każdy kierowca przydzielony do wykonania usługi określonej w ust. 1, posiada wyciąg z wykazu obowiązków i kopię rozkładu jazdy.

6. Wykaz obowiązków przechowywany jest przez przedsiębiorstwo przez okres jednego roku po upływie okresu, jaki obejmował. Przedsiębiorstwo wydaje wyciąg z wykazu zainteresowanemu kierowcy, na jego wniosek.

7. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do kierowców pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące używane zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym⁸.

Artykuł 15

⁸ Dz.U. nr L 370/1 z 31.12.1985, str. 8.

1. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, by kierowcy mogli spełniać wymagania odnośnych przepisów niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (EWG) nr 1821/85.

2. Przedsiębiorstwo będzie dokonywało okresowych kontroli, które zapewnią, że przepisy wykonywania obu tych rozporządzeń są wykonywane. Jeśli stwierdzone zostanie ich naruszenie, przedsiębiorstwo podejmuje stosowne kroki, aby zapobiec powtórnym naruszeniom.

Artykuł 16

1. Komisja, co dwa lata sporządza sprawozdanie z wdrożenia niniejszego rozporządzenia przez Państwa Członkowskie oraz z postępów w tej dziedzinie. Sprawozdanie to zostanie przez Komisję skierowane do Rady i Parlamentu Europejskiego w ciągu 13 miesięcy od upływu dwuletniego okresu, to sprawozdanie obejmuje.

2. Aby umożliwić Komisji sporządzenie sprawozdania, określonego w ust. 1, Państwa Członkowskie będą, co dwa lata przekazywać konieczne informacje na znormalizowanym formularzu. Informacje te muszą dotrzeć do Komisji nie później niż dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu, objętego sprawozdaniem.

3. W uzgodnieniu z Państwami Członkowskimi Komisja opracowuje znormalizowany formularz.

Artykuł 17

1. Państwa Członkowskie, w odpowiednim czasie i po konsultacji z Komisją, przyjmują i publikują takie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, które okażą się konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Takie środki obejmują między innymi organizację, procedurę i środki kontroli oraz kary nakładane w przypadku naruszenia.

2. Państwa Członkowskie wzajemnie się wspierają w stosowaniu niniejszego rozporządzenia i w kontrolowaniu jego przestrzegania.

3. W ramach wzajemnego wsparcia właściwe władze Państw Członkowskich przesyłają sobie wzajemnie wszelkie dostępne informacje dotyczące:

- naruszeń niniejszego rozporządzenia, dokonywanych przez nierezydentów oraz kar nałożonych za takie naruszenia;
- kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na rezydentów za naruszenia, dokonane w innych Państwach Członkowskich.

SEKCJA IX

Przepisy końcowe

Artykuł 18

1. Rozporządzenie (EWG) nr 543/69 niniejszym traci moc

Jednakże:

- Art. 4 wskazanego rozporządzenia będzie miał nadal, do dnia 31 grudnia 1989 r., zastosowanie do pojazdów używanych przez władze publiczne do służb publicznych, które nie konkurują z przedsiębiorstwami transportowymi oraz do ciągników używanych wyłącznie do lokalnych prac rolnych i leśnych. Państwo Członkowskie może niezależnie od tego zapewnić zastosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do takich krajowych operacji transportowych w obrębie swojego terytorium od wcześniejszej daty.
 - Art. 15 wskazanego rozporządzenia będzie miał nadal, do dnia 31 grudnia 1989 r., zastosowanie do pojazdów i kierowców zatrudnionych w regularnych międzynarodowych usługach przewozu osób, dopóki pojazdy używane do takich usług nie będą wyposażone w urządzenia rejestrujące, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85.
2. Odniesienia do rozporządzenia uchylonego na mocy ust. 1 stanowiąc będą odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 września 1986 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1985 r.

W imieniu Rady

R. KRIEPS

Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3821/85

z dnia 20 grudnia 1985 r.

w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego artykuł 75,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

rozporządzenie (EWG) nr 1463/70⁴, ostatnio zmienione rozporządzeniem (EWG) nr 2828/77⁵ wprowadziło do transportu drogowego urządzenia rejestrujące;

biorąc pod uwagę zmiany określone w niniejszym dokumencie, dla zachowania jasności wszystkie odnośne przepisy powinny zostać zebrane w jednym dokumencie i w konsekwencji tego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1463/70 powinno zostać uchylone; jednak przez pewien okres powinny zostać utrzymane w mocy wyłączenia zawarte w art. 3 ust. 1 dla niektórych usług przewozu osób;

stosowanie urządzeń rejestrujących mogących wskazywać okresy aktywności, określone w rozporządzeniu (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁶ ma na celu zapewnienie skutecznej kontroli stosowania tego prawodawstwa;

obowiązek stosowania takich urządzeń rejestrujących może zostać nałożony tylko na pojazdy zarejestrowane w Państwach Członkowskich; ponadto niektóre z tych pojazdów mogą, bez powodowania trudności, zostać wyłączone z zakresu niniejszego rozporządzenia;

na mocy zezwolenia udzielonego przez Komisję Państwa Członkowskie powinny być uprawnione w wyjątkowych okolicznościach do przyznawania pewnym pojazdom wyłączeń od przepisów rozporządzenia; w przypadkach nagłych powinna istnieć możliwość przyznawania takich wyłączeń na ograniczony okres bez uprzedniego zezwolenia Komisji;

dla zapewnienia skutecznej kontroli, urządzenia te powinny być niezawodne, łatwe w użyciu

¹ Dz.U. nr C 100 z 12.4.1984, str. 3 i Dz.U. nr C 223 z 3.9.1985, str. 5.

² Dz.U. nr C 122 z 20.5.1985, str. 168.

³ Dz.U. nr C 104 z 25.4.1985, str. 4 i Dz.U. nr C 303 z 25.11.1985, str. 29.

⁴ Dz.U. nr L 164 z 27.7.1970, str. 1.

⁵ Dz.U. nr L 334 z 24.12.1977, str. 11.

⁶ Dz.U. nr L 370 z 31.12.1985, str. 1.

i skonstruowane w taki sposób, aby zminimalizować jakąkolwiek możliwość oszustw i dlatego powinny być w stanie zapewnić zapis okresów aktywności każdego kierowcy na osobnej wykresówce z dostateczną precyzją i w łatwej do odczytu formie;

automatyczny zapis innych parametrów jazdy, takich jak prędkość i długość przebytej drogi przyczyni się do znacznej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zachęci do rozważnego prowadzenia pojazdów; właściwym wydaje się wyposażenie urządzeń w możliwość zapisu także tych parametrów;

istnieje potrzeba ustalenia w ramach Wspólnoty norm dotyczących konstrukcji i instalacji urządzeń rejestrujących oraz stworzenia procedury zatwierdzenia typu EWG w celu uniknięcia na terytorium Państw Członkowskich jakichkolwiek przeszkód przy rejestracji pojazdów wyposażonych w takie urządzenia, przy ich dopuszczeniu do ruchu bądź eksploatacji lub też przeszkód w użytkowaniu urządzeń;

w przypadku różnych opinii Państw Członkowskich dotyczących homologacji typu EWG, w sprawach spornych Komisja jest uprawniona do podejmowania decyzji w ciągu sześciu miesięcy, o ile państwa, których to dotyczy nie zdołają osiągnąć porozumienia;

dla wdrożenia niniejszego rozporządzenia oraz zapobieżenia oszustwom należałoby wydawać kopie wykresówek tym kierowcom, którzy o to wystąpią;

do osiągnięcia wyżej wymienionych celów sprawowania kontroli nad okresami pracy i odpoczynku konieczne jest by pracodawcy i kierowcy byli odpowiedzialni za prawidłowe funkcjonowanie urządzeń rejestrujących oraz by z należytą dbałością wykonywali czynności wynikające z przepisów;

przepisy dotyczące liczby wykresówek, które kierowca powinien przy sobie przechowywać powinny być poprawione w następstwie zastąpienia ruchomego tygodnia pracy tygodniem stałym;

postęp techniczny wymaga szybkiego dostosowywania wymagań technicznych przedstawionych w załącznikach do niniejszego rozporządzenia; dla ułatwienia wdrożenia koniecznych do tego celu środków należy zadbać o ustanowienie ścisłej współpracy między Państwami Członkowskimi a Komisją w ramach Komitetu Doradczego;

Państwa Członkowskie powinny wymieniać informacje o stwierdzonych naruszeniach;

dla zapewnienia prawidłowego i niezawodnego działania urządzeń rejestrujących pożądane jest określenie jednolitych wymagań dotyczących okresowych kontroli i badań, którym urządzenia mają podlegać po zainstalowaniu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I **Zasady i zakres**

Artykuł 1

Urządzenia rejestrujące, w rozumieniu niniejszego rozporządzenia, ich konstrukcja, zasady

instalacji, użytkowania i kontroli, spełniają wymagania niniejszego rozporządzenia oraz wymagania określone w załącznikach I i II, stanowiących integralną część niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie definicje podane w art. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

Artykuł 3

1. Urządzenie rejestrujące jest zainstalowane i używane w tych pojazdach, które są zarejestrowane w Państwach Członkowskich i są wykorzystywane do transportu drogowego osób lub rzeczy z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 4 i art. 14 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85.

2. Państwa Członkowskie mogą wyłączyć pojazdy wymienione w art. 13 ust. 1 rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia. Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o każdym wyłączeniu przyznanym na mocy niniejszego ustępu.

3. Państwa Członkowskie, na mocy zezwolenia udzielonego przez Komisję, mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia pojazdy używane do przewozów, o których mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 3820/85. W przypadkach nagłych mogą przyznać czasowe wyłączenie na okres nie dłuższy niż 30 dni, przy czym Komisja jest niezwłocznie powiadamiana o tym fakcie. Komisja powiadamia inne Państwa Członkowskie o każdym wyłączeniu przyznanym na mocy niniejszego ustępu.

4. W odniesieniu do transportu krajowego Państwa Członkowskie mogą wymagać instalacji i stosowania urządzeń rejestrujących zgodnych z niniejszym rozporządzeniem względem wszystkich pojazdów, dla których ich instalacja i stosowanie nie jest wymagane przez ust. 1.

ROZDZIAŁ II Homologacja typu

Artykuł 4

Wniosek o homologację typu EWG urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki jest przedkładany, razem z właściwymi danymi technicznymi, przez producenta lub jego przedstawiciela w Państwie Członkowskim. Wniosek dla takiego samego typu urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki można złożyć tylko w jednym Państwie Członkowskim.

Artykuł 5

Państwo Członkowskie przyznaje homologację typu EWG każdemu urządzeniu rejestrującemu lub wzorowi wykresówki, które spełniają wymagania podane w załączniku I do niniejszego rozporządzenia pod warunkiem, że państwo to jest w stanie sprawdzić, że produkowane urządzenia lub wykresówki odpowiadają zatwierdzonemu wzorowi.

Jakakolwiek zmiana lub uzupełnienie zatwierdzonego wzoru muszą uzyskać dodatkowe homologację typu EWG w Państwie Członkowskim, które przyznało pierwotną homologację typu.

Artykuł 6

Państwa Członkowskie przyznają wnioskodawcy znak homologacji typu EWG, odpowiadający wzorowi przedstawionemu w załączniku II, dla każdego wzoru urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki zatwierdzanego na mocy art. 5.

Artykuł 7

Właściwie organy Państwa Członkowskiego, w którym złożono wniosek o homologację typu, w odniesieniu do każdego wzoru urządzenia rejestrującego, bądź wzoru wykresówki, które zatwierdzają, bądź któremu odmawiają homologacji typu, przesyłają w terminie jednego miesiąca właściwym organom innych Państw Członkowskich kopię homologacji typu wraz z właściwymi danymi technicznymi albo w przypadku odmowy powiadamiają je o odmowie zatwierdzenia typu; w przypadku odmowy podają powody podjęcia takiej decyzji.

Artykuł 8

1. Jeżeli Państwo Członkowskie, które na mocy art. 5 przyznało homologację typu EWG stwierdzi, że jakieś urządzenie rejestrujące bądź wykresówka oznaczone przyznanym przez nie znakiem homologacji typu EWG nie odpowiada zatwierdzonemu wzorowi, podejmuje wówczas niezbędne działania by zapewnić zgodność produkowanych urządzeń lub wykresówek z zatwierdzonym wzorem. Jeżeli to okaże się konieczne, działania te mogą obejmować cofnięcie homologacji typu EWG.

2. Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG, wycofuje homologację, jeżeli zatwierdzone urządzenie rejestrujące bądź wykresówka nie jest zgodne z niniejszym rozporządzeniem lub jego załącznikami, albo też wykazuje w użytkowaniu wadę, która powoduje jego nieprzydatność do osiągnięcia celu, dla którego jest przeznaczone.

3. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu EWG jest powiadamiane przez inne Państwo Członkowskie o jednym z przypadków, o których mowa w ust. 1 i 2, podejmuje, po przeprowadzeniu konsultacji z tym państwem, działania określone w tych ustępach, z uwzględnieniem ust. 5.

4. Państwo Członkowskie, które stwierdzi, że zaistniał jeden z przypadków, o których mowa w ust. 2 może zabronić aż do odwołania wprowadzania na rynek i użytkowania urządzeń rejestrujących lub wykresówek. To samo stosuje się do przypadków wymienionych w ust. 1 w odniesieniu do urządzeń rejestrujących lub wykresówek, które były wyłączone ze wstępnej weryfikacji EWG, jeżeli producent, po stosownym ostrzeżeniu, nie doprowadzi do zgodności z zatwierdzonym wzorem lub z wymaganiami niniejszego rozporządzenia.

W każdym przypadku, w terminie jednego miesiąca, właściwe władze Państw Członkowskich informują się wzajemnie oraz informują Komisję o każdym przypadku cofnięcia homologacji typu EWG lub o jakichkolwiek innych działaniach podjętych na mocy ust. 1, 2 i 3 oraz określają powody podjęcia takiego działania.

5. Jeżeli Państwo Członkowskie, które przyznało homologację typu kwestionuje istnienie jakiegokolwiek z przypadków wymienionych w ust. 1 lub 2, zainteresowane Państwa Członkowskie dążą do rozwiązania sporu, informując o tym Komisję.

Jeżeli w terminie czterech miesięcy od daty zgłoszenia, o której mowa w ust. 3 powyżej, rozmowy pomiędzy Państwami Członkowskimi nie zakończą się porozumieniem, Komisja po zasięgnięciu opinii ekspertów ze wszystkich Państw Członkowskich oraz po rozważeniu wszystkich związanych ze sprawą czynników, np. gospodarczych i technicznych, w ciągu sześciu miesięcy podejmuje decyzję, o której powiadamia odpowiednie Państwa Członkowskie i jednocześnie pozostałe Państwa Członkowskie. Za każdym razem Komisja ustanawia termin zastosowania swojej decyzji.

Artykuł 9

1. Wnioskujący o homologację typu EWG wzoru wykresówki określa we wniosku typ lub typy urządzeń rejestrujących, do których dana wykresówka jest przeznaczona oraz dostarcza odpowiedni przyrząd kontrolny do sprawdzenia wykresówki.

2. Właściwe organy w każdym z Państw Członkowskich umieszczają w decyzji homologacji wzoru wykresówki typ lub typy urządzeń rejestrujących, w których wykresówka może być używana.

Artykuł 10

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić rejestracji pojazdu wyposażonego w urządzenie rejestrujące lub zakazać wprowadzenia takiego pojazdu do ruchu bądź używania, podając jako przyczynę fakt wyposażenia w urządzenie rejestrujące, jeżeli to urządzenie jest oznaczone znakiem homologacji typu EWG, o którym mowa w art. 6 oraz ma tabliczkę pomiarową, o której mowa w art. 12.

Artykuł 11

Wszystkie wydane na mocy niniejszego rozporządzenia decyzje odmawiające homologacji lub cofające homologację typu urządzenia rejestrującego lub wzoru wykresówki zawierają szczegółowe przyczyny ich wydania. Decyzja jest podawana do wiadomości zainteresowanej stronie wraz z informacją o przysługującej jej możliwości odwołania, zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem Państw Członkowskich oraz o terminach wniesienia takiego odwołania.

ROZDZIAŁ III Instalacja i kontrola

Artykuł 12

1. Urządzenia rejestrujące mogą być instalowane lub naprawiane wyłącznie przez instalatorów lub warsztaty uprawnione przez właściwe organy Państw Członkowskich do wykonywania tego rodzaju prac oraz po tym jak organy te, o ile uznają to za stosowne, zasięgnęły opinii zainteresowanych producentów.

2. Uprawnieni instalatorzy lub warsztaty umieszczają specjalną cechę na zakładanych

przez siebie plombach. Właściwie organy Państw Członkowskich prowadzą rejestr stosowanych specjalnych cech.

3. Właściwe organy Państw Członkowskich przesyłają sobie wzajemnie listy uprawnionych instalatorów lub warsztatów oraz kopie stosowanych cech.

4. W celu poświadczenia, że instalację urządzenia rejestrującego wykonano zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia przytwierdza się tabliczkę pomiarową, zgodnie z warunkami przewidzianymi w załączniku I.

ROZDZIAŁ IV Użytkowanie urządzeń

Artykuł 13

Pracodawca i kierowcy są odpowiedzialni za czuwanie nad prawidłowym funkcjonowaniem i odpowiednim użytkowaniem urządzeń rejestrujących.

Artykuł 14

1. Pracodawca wydaje kierowcom wystarczającą liczbę wykresówek mając przy tym na uwadze, że wykresówki te mają charakter osobisty, uwzględniając długość okresu pracy, konieczności zastąpienia uszkodzonych wykresówek lub wykresówek zabranych przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych. Pracodawca wydaje wyłącznie wykresówki, których wzór został zatwierdzony, i które są odpowiednie dla urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe.

2. Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki, ułożone w odpowiednim porządku, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek, ich kopie. Wykresówki są okazywane lub przekazywane na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Artykuł 15

1. Kierowcy nie używają brudnych lub uszkodzonych wykresówek. Wykresówki są w stosowny sposób zabezpieczone.





W przypadku uszkodzenia wykresówki zawierającej zapis, kierowcy dołączają uszkodzoną wykresówkę do zastępującej ją wykresówki zapasowej.


2. Kierowcy stosują wykresówki w każdym dniu, w którym prowadzą pojazd począwszy od momentu, w którym go przejmują. Nie wyjmuje się wykresówki z urządzenia przed zakończeniem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Wykresówka nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który jest przeznaczona.

Jeżeli w wyniku oddalenia się od pojazdu, kierowca nie jest w stanie używać urządzenia rejestrującego zainstalowanego w pojeździe, to okresy wymienione w ust. 3 lit. b), c) i d) tiret drugie poniżej są nanoszone na wykresówkę ręcznie, automatycznie lub w inny sposób, czytelnie i bez zabrudzenia wykresówki.

Kierowcy uzupełniają odpowiednio wykresówki, jeżeli w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, w taki sposób aby informacje, określone w załączniku I rozdziale II ust. 1–3, były zapisywane na wykresówce kierowcy prowadzącego pojazd.

3. Kierowcy:

- zapewniają zgodność czasu zapisywanego na wykresówce z oficjalnym czasem kraju rejestracji pojazdu,
- obsługują przełączniki umożliwiające osobną i wyraźną rejestrację następujących okresów:
 - a) pod symbolem  : czas prowadzenia pojazdu;
 - b) pod symbolem  : wszystkie inne okresy pracy;
 - c) pod symbolem  : okres dyspozycyjności, a mianowicie:
 - czas oczekiwania, tzn. okres, w którym kierowcy pozostają na stanowisku pracy tylko w celu odebrania informacji i rozpoczęcia bądź wznowienia jazdy lub wykonywania innej pracy,
 - czas spędzony obok kierowcy prowadzącego pojazd,
 - czas spędzony w kuszetce, gdy pojazd jest w ruchu;
 - d) pod symbolem  : przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku.

4. Każde Państwo Członkowskie może zezwolić, by w odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych na własnym terytorium wszystkie okresy aktywności, do których odnosi się ust. 3 lit. b) i c) tiret drugie były rejestrowane na wykresówkach pod symbolem  .

5. Każdy członek załogi pojazdu nanosi na swoją wykresówkę następujące informacje:

- a) na początku używania wykresówki - swoje nazwisko i imię;
- b) datę i miejsce rozpoczęcia używania wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej używania;
- c) numer rejestracyjny każdego pojazdu, do którego został on przydzielony zarówno na początku pierwszej jazdy zapisanej na wykresówce jak i następnych, w przypadku zmiany pojazdu, w czasie używania tej samej wykresówki;
- d) wskazania licznika długości drogi:
 - przy rozpoczęciu pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
 - przy zakończeniu ostatniej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,

- w razie zmiany pojazdu w ciągu dnia pracy (odczyt licznika w pojeździe, do którego był przydzielony oraz odczyt licznika w pojeździe, do którego zostaje przydzielony);

e) czas, kiedy miała miejsce zmiana pojazdu.

6. Urządzenie musi być tak skonstruowane, aby w razie potrzeby upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych mógł po jego otwarciu odczytać zarejestrowane dane dotyczące okresu dziewięciu godzin poprzedzających moment rozpoczęcia kontroli, bez trwałego zniekształcenia, uszkodzenia lub zabrudzenia wykresówki.

Ponadto urządzenie powinno być tak skonstruowane, aby bez otwierania obudowy możliwe było sprawdzenie że dokonywana jest rejestracja danych.

7. Na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych kierowca zobowiązany jest okazać wykresówki za bieżący tydzień i w każdym przypadku za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w którym kierował pojazdem.

Artykuł 16

1. W razie uszkodzenia lub wadliwego działania urządzenia pracodawca zobowiązany jest do jego naprawy przez uprawnionego instalatora lub warsztat, zaraz po tym, jak okoliczności na to pozwolą.

Jeżeli sprowadzenie pojazdu do siedziby przedsiębiorstwa nie jest możliwe w ciągu tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy dokonuje się w drodze.

Państwa Członkowskie, zgodnie z przepisami art. 19, mogą upoważnić właściwe organy do wydania zakazu używania pojazdu w przypadku, gdy uszkodzenie lub wadliwe działanie nie zostało naprawione zgodnie z określonymi powyżej warunkami.

2. W czasie gdy przyrząd jest niezdatny do użytku lub działa wadliwie, kierowcy zobowiązani są zaznaczać na wykresówce lub wykresówkach bądź na karcie zastępczej, która powinna być dołączona do wykresówki, wszystkie informacje dotyczące różnych okresów aktywności, które nie zostały przez urządzenie prawidłowo zarejestrowane.

ROZDZIAŁ V **Przepisy końcowe**

Artykuł 17

Zmiany, których wprowadzenie jest konieczne aby dostosować załączniki do postępu technicznego, powinny być wprowadzane zgodnie z procedurą określoną w art. 18.

Artykuł 18

1. Niniejszym ustanowiony zostaje Komitet do spraw dostosowania niniejszego rozporządzenia do postępu technicznego (zwany dalej „Komitetem”); w jego skład wchodzi przedstawiciele Państw Członkowskich, a przedstawiciel Komisji jest jego przewodniczącym.

2. Komitet ustala regulamin wewnętrzny.
3. W przypadku gdy wymagane jest przestrzeganie procedury określonej w niniejszym artykule, sprawa jest kierowana do Komitetu przez przewodniczącego z jego własnej inicjatywy albo na wniosek przedstawiciela Państwa Członkowskiego.
4. Przedstawiciel Komisji przedkłada Komitetowi projekt środków, jakie należy podjąć. Komitet opiniuje projekt w terminie wyznaczonym przez przewodniczącego, stosownie do pilności sprawy. Opinie podejmowane są kwalifikowaną większością głosów zgodnie z artykułem 148 ustęp 2 Traktatu. Przewodniczący nie bierze udziału w głosowaniu.
5.
 - a) Komisja zobowiązana jest przyjąć przewidziane środki, jeżeli są one zgodne z opinią Komitetu.
 - b) Jeżeli przewidziane środki nie są zgodne z opinią Komitetu, lub jeżeli nie zostanie wydana żadna opinia, wówczas Komisja zobowiązana jest niezwłocznie przedłożyć Radzie propozycję środków, jakie należy podjąć. Rada podejmuje decyzję kwalifikowaną większością głosów.
 - c) Jeżeli Rada w ciągu trzech miesięcy nie podejmie decyzji w sprawie przedłożonej propozycji, wówczas zaproponowane środki zostają przyjęte przez Komisję.

Artykuł 19

1. Państwa Członkowskie, we właściwym czasie i po konsultacji z Komisją, zobowiązane są przyjąć takie przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, jakie mogą być konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Przepisy te obejmują między innymi organizację, procedurę i środki kontroli oraz kary stosowane w przypadku naruszeń.

2. Państwa Członkowskie zobowiązane są wspomagać się wzajemnie przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia oraz przy kontrolowaniu zachowania zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

3. W ramach tej wzajemnej pomocy właściwe organy Państw Członkowskich zobowiązane są regularnie przysyłać sobie wszelkie posiadane informacje dotyczące:

- naruszeń niniejszego rozporządzenia, popełnionych przez nierezydentów danego Państwa Członkowskiego oraz wszelkich kar nałożonych za takie naruszenia,
- kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na rezydentów za takie naruszenia popełnione w innych Państwach Członkowskich.

Artykuł 20

Rozporządzenie (EWG) nr1463/70 traci moc.

Jednakże do 31 grudnia 1989 r. art. 3 ust. 1 wymienionego rozporządzenia nadal obowiązuje

w stosunku do pojazdów i kierowców zatrudnionych w międzynarodowych regularnych przewozach osób, o ile pojazdy używane do tych przewozów nie są wyposażone w urządzenia rejestrujące, zgodnie z wymaganiami niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 21

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 września 1986 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1985 r.

W imieniu Rady

R. KRIEPS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK 1

WYMAGANIA DOTYCZĄCE BUDOWY, BADAŃ, INSTALACJI I KONTROLI

I. DEFINICJE

W załączniku:

a) **Przez urządzenie rejestrujące należy rozumieć:**

przyrząd przeznaczony do instalowania w pojazdach drogowych w celu wskazywania i automatycznego lub półautomatycznego rejestrowania szczegółowych danych dotyczących ruchu tych pojazdów oraz określonych okresów pracy ich kierowców;

b) **Przez wykresówkę należy rozumieć:**

wkładaną do urządzenia rejestrującego kartę przeznaczoną do zapisywania i przechowywania zarejestrowanych danych, na którym urządzenia znakujące zapisują w sposób ciągły informacje podlegające rejestracji;

c) **Przez stałą urządzenia rejestrującego należy rozumieć:**

wielkość liczbowa określającą liczbę sygnałów wejściowych niezbędną do wskazania i zarejestrowania przejechanej odległości jednego kilometra; stała ta musi być wyrażona w obrotach na kilometr ($k = \dots \text{obr/km}$), albo w impulsach na kilometr ($k = \dots \text{imp/km}$);

d) **Przez współczynnik charakterystyczny pojazdu należy rozumieć:**

wielkość liczbowa określającą liczbę sygnałów dostarczanych przez element pojazdu podłączony do urządzenia rejestrującego (wał główny skrzyni biegów lub oś) w czasie, gdy pojazd przebywa drogę o długości jednego kilometra mierzoną w warunkach normalnych (patrz: niniejszy załącznik rozdział IV pkt 4). Współczynnik charakterystyczny pojazdu wyrażony jest w obrotach na kilometr ($w = \text{obr/km}$) albo w impulsach na kilometr ($w = \dots \text{imp/km}$);

e) **Przez obwódzie toczne kół pojazdu należy rozumieć:**

wartość średnią długości drogi przebytej przez koła (napędowe) poruszającego się pojazdu podczas jednego pełnego obrotu. Pomiar tych długości drogi musi być wykonany w warunkach normalnych (patrz: niniejszy załącznik rozdział IV pkt 4) i wyrażony w postaci: $l = \dots \text{ mm}$.

II. CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA I FUNKCJE URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

Urządzenie zapisuje następujące wielkości:

1. długość przebytej przez pojazd drogi;
2. prędkość pojazdu;

3. czas prowadzenia pojazdu;
4. inne okresy pracy lub dyspozycyjności kierowcy;
5. przerwy w pracy i okresy dziennego odpoczynku;
6. otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę.

Jeżeli pojazd prowadzony jest przez dwóch kierowców, wówczas urządzenie jest w stanie rejestrować jednocześnie a przy tym wyraźnie i na dwóch oddzielnych wykresówkach dane dotyczące okresów wymienionych w pkt 3 - 5.

III. WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO

a) Wymagania ogólne:

1. *W skład urządzenia rejestrującego wchodzi:*
 - 1.1. Urządzenia wskazujące:
 - długość przebytej przez pojazd drogi (licznik długości drogi),
 - prędkość (prędkościomierz),
 - czas (zegar).
 - 1.2. Przyrządy rejestrujące:
 - długość przebytej przez pojazd drogi,
 - prędkość,
 - jeden lub więcej rejestratorów czasu, spełniający wymagania określone w rozdziale III pkt 4 lit. c).
 - 1.3. Urządzenie znakujące, które zaznacza na wykresówce każde otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę.
2. Wszystkie inne urządzenia dodatkowe wchodzące w skład urządzenia rejestrującego, niewymienione powyżej, nie mogą zakłócać prawidłowego działania urządzeń obowiązkowych ani ich wskazań. Urządzenie jest zgłaszane do homologacji typu włącznie z ewentualnymi urządzeniami dodatkowymi.
3. *Materiały*
 - 3.1. Wszystkie części składowe urządzenia rejestrującego są wykonane z materiałów o dostatecznej trwałości i wytrzymałości mechanicznej oraz o stabilnych właściwościach elektrycznych i magnetycznych.

3.2. Wprowadzenie jakichkolwiek zmian w częściach składowych urządzenia lub w rodzaju materiałów użytych do jego produkcji jest, przed wprowadzeniem do produkcji, przedstawiane do zatwierdzenia przez organy, które zatwierdziły typ urządzenia.

4. *Pomiar długości przebytej drogi*

Długość przebytej drogi może być mierzona i rejestrowana, gdy pojazd porusza się:

- do przodu lub do tyłu, albo
- tylko do przodu.

Żaden zapis ruchu do tyłu nie może w żadnym wypadku wpływać na czytelność i dokładność pozostałych zapisów.

5. *Pomiar prędkości*

5.1. Zakres pomiarowy prędkości jest określony w świadectwie homologacji typu.

5.2. Częstotliwość rezonansu własnego i tłumienie drgań przyrządu pomiarowego muszą być takie, aby urządzenia wskazujące i rejestrujące były zdolne, w zakresie pomiarowym, do nadążania za zmianami przyspieszenia do wartości 2 m/s^2 nie przekraczając dopuszczalnych błędów.

6. *Pomiar czasu (zegar)*

6.1. Mechanizm służący do nastawiania zegara znajduje się wewnątrz obudowy zawierającej wykresówkę; każde otwarcie tej obudowy jest automatycznie rejestrowane na wykresówce.

6.2. Jeżeli mechanizm napędzający wykresówkę jest sterowany zegarem, to czas prawidłowej pracy zegara po jego całkowitym nakręceniu jest dłuższy o 10% od najdłuższego okresu rejestrowanego na wykresówce.

7. *Oświetlenie i zabezpieczenie*

7.1. Urządzenia wskazujące przyrządu są oświetlone w sposób dostateczny; oświetlenie nie oślepia.

7.2. W normalnych warunkach użytkowania wszystkie wewnętrzne części urządzenia muszą być zabezpieczone przed dostępem wilgoci i kurzu. Ponadto, aby zapobiec ewentualnym ingerencjom, muszą być one dodatkowo zabezpieczone za pomocą obudowy, które można zaplombować.

b) **Urządzenia wskazujące**

1. *Licznik długości drogi (drogomierz)*

1.1. Wartość działki elementarnej licznika długości drogi wynosi 0,1 kilometra. Cyfry

wskazujące hektometry powinny być łatwo odróżnialne od cyfr wskazujących pełne kilometry.

1.2. Cyfry licznika długości drogi muszą być łatwe do odczytania, a ich widoczna wysokość wynosić co najmniej 4 mm.

1.3. Zakres pomiarowy licznika wynosi co najmniej 99 999,9 kilometrów.

2. *Prędkościomierz*

2.1. W zakresie pomiarowym podziałka musi mieć równomiernie naniesione wskaźy prędkości co 1, 2, 5 lub 10 kilometrów na godzinę. Wartość działki elementarnej prędkości (odległość między dwoma sąsiednimi wskazami podziałki) nie może być większa niż 10% górnej granicy zakresu pomiarowego.

2.2. Zakres wskazań poza zakresem pomiarowym nie musi mieć oznaczeń liczbowych prędkości.

2.3. Odległość między dwoma wskazami podziałki odpowiadająca różnicy prędkości wynoszącej 10 kilometrów na godzinę nie może być mniejsza niż 10 milimetrów.

2.4. Jeżeli prędkość jest wskazywana za pomocą wskazówki, to odległość między wskazówką a podzielną nie może być większa niż trzy milimetry.

3. *Zegar*

Przyrząd wskazujący czas musi być widoczny z zewnątrz urządzenia a jego wskazania muszą być łatwo czytelne, proste i jednoznaczne.

c) **Przyrządy rejestrujące**

1. *Wymagania ogólne*

1.1. Wszystkie przyrządy, bez względu na rodzaj stosowanych w nich wykresówek (taśmy lub tarcze), muszą być wyposażone w znak umożliwiający prawidłowe ich włożenie, tak aby czas wskazywany przez zegar i oznaczenie czasu na wykresówce pokrywały się.

1.2. Mechanizm napędzający wykresówkę musi zapewniać jej przesuw bez powstawania luzów i umożliwiać łatwe jej wkładanie i wyjmowanie.

1.3. W przypadku wykresówek w postaci tarcz mechanizm napędzający powinien być sterowany przez mechanizm zegarowy. W tym przypadku ruch obrotowy wykresówki musi być ciągły i równomierny, przy czym minimalna prędkość przesuwu musi wynosić siedem milimetrów na godzinę mierzac na wewnętrznym okręgu pola przeznaczonego do rejestracji prędkości.

W urządzeniach z wykresówką w postaci taśmy, w których mechanizm przesuwający taśmę do przodu jest sterowany mechanizmem zegarowym, prędkość prostoliniowego ruchu do przodu musi wynosić co najmniej 10 milimetrów na godzinę.

1.4. Zapis przebytej długości drogi, prędkości pojazdu oraz każdego otwarcia obudowy zawierającej wykresówkę lub wykresówki musi być automatyczny.

2. *Zapis długości przebytej drogi*

2.1. Każdy kilometr przebytej drogi musi być w zapisie przedstawiony przez zmianę o długości wynoszącej co najmniej jeden milimetr na odpowiedniej współrzędnej.

2.2. Nawet przy prędkościach zbliżonych do górnej granicy zakresu pomiarowego zapisu długości drogi musi być wyraźnie czytelny.

3. *Rejestracja prędkości*

3.1. Niezależnie od rodzaju wykresówki pisak rejestrujący prędkość musi normalnie przesuwac się po linii prostej i pod kątem prostym w stosunku do kierunku przesuwu wykresówki.

Ruch pisaka może być krzywoliniowy pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:

- linia drogi pisaka jest prostopadła do średniego obwodu (w przypadku wykresówek w formie tarcz) lub do osi (w przypadku wykresówek w formie taśmy) pola rejestracji prędkości,
- stosunek promienia krzywizny drogi pisaka do szerokości pola rejestracji prędkości nie jest mniejszy niż 2,4-1, bez względu na rodzaj wykresówki,
- wskaźy podziałki czasu przecinają pole rejestracji wzdłuż krzywej o takim samym promieniu jak droga przebywana przez pisak. Odległości między sąsiednimi oznaczeniami podziałki czasu nie odpowiadają okresowi większemu niż jedna godzina.

3.2. Każda zmiana prędkości o 10 kilometrów na godzinę musi być zarejestrowana przez zmianę o co najmniej 1,5 milimetra na odpowiedniej współrzędnej.

4. *Rejestracja czasu*

4.1. Przyrząd kontrolny jest tak skonstruowany, aby możliwa była, jeśli trzeba za pomocą przełącznika, automatyczna i oddzielna rejestracja czterech różnych okresów aktywności wymienionych w art. 15 niniejszego rozporządzenia.

4.2. Wyraźne rozróżnienie różnych okresów aktywności musi być możliwe na podstawie cech wykreślonych linii, ich wzajemnego położenia i o ile zachodzi potrzeba również symboli określonych w art. 15 niniejszego rozporządzenia.

Zapisy różnych okresów aktywności różnią się między sobą różną grubością wykreślonych dla nich linii lub w inny sposób, który jest co najmniej tak samo skuteczny z punktu widzenia czytelności i łatwości interpretowania zapisu.

4.3. Jeżeli pojazd obsługuje załoga składająca się z więcej niż jednego kierowcy, wówczas

zapisy przewidziane w ppkt 4.1 są wykonywane na dwóch oddzielnych wykresówkach, tzn. każdy kierowca posiada swoją własną wykresówkę. W takim przypadku przesuw oddzielnych wykresówek jest realizowany albo przez pojedynczy mechanizm albo przez oddzielne, zsynchronizowane mechanizmy.

d) **Zamykanie urządzenia**

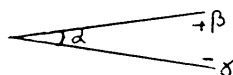
1. Obudowa zawierająca wykresówkę lub wykresówki oraz mechanizm do nastawiania zegara jest wyposażona w zamek.
2. Każde otwarcie obudowy zawierającej wykresówkę lub wykresówki oraz mechanizm do nastawiania zegara jest automatycznie rejestrowane na wykresówce lub wykresówkach.

e) **Oznaczenia**

1. Na płycie czołowej przyrządu muszą być umieszczone następujące oznaczenia:
 - w pobliżu cyfr licznika długości przebytej drogi, jednostka długości oznaczona skrótem „km”,
 - w pobliżu podziałki prędkości, oznaczenie „km/h”,
 - zakres pomiarowy prędkościomierza w postaci. „ V_{\min} ...km/h, V_{\max} ...km/h”, oznaczenie to nie jest wymagane, jeżeli znajduje się na tabliczce znamionowej przyrządu.

Wymagania te nie dotyczą przyrządów kontrolnych zatwierdzonych przed 10 sierpnia 1970 r.

2. Tabliczka znamionowa jest wbudowana w przyrząd i zawiera następujące oznaczenia, które muszą być widoczne po zainstalowaniu przyrządu:
 - nazwa i adres producenta przyrządu,
 - numer seryjny i rok produkcji,
 - znak homologacji typu,
 - stała przyrządu w postaci „ $k = \dots$ obr/km” lub „ $k = \dots$ imp/km”,
 - ewentualnie: zakres pomiarowy prędkości w formie podanej w pkt 1,
 - w przypadku gdy przyrząd kontrolny jest wrażliwy na kąt pochylenia w takim stopniu, że na skutek zmiany pochylenia jego wskazania mogą przekroczyć błędy dopuszczalne, wówczas dopuszczalny kąt pochylenia podany jest w sposób następujący:



gdzie α oznacza kąt między poziomem a płaszczyzną płyty czołowej przyrządu (ustawionego w prawidłowym położeniu), przy którym przyrząd jest wzorcowany, natomiast β i γ oznaczają odpowiednio maksymalne dopuszczalne odchylenia do góry i do dołu od kąta wzorcowania.

f) **Błędy graniczne dopuszczalne (urządzeń wskazujących i rejestrujących)**

1. Przed zainstalowaniem na stanowisku pomiarowym:

a) długość przebytej drogi:

1% więcej lub mniej od rzeczywistej długości drogi, przy czym długość ta wynosi co najmniej jeden kilometr;

b) prędkość:

3 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;

c) czas:

\pm dwie minuty na dzień, a maksymalnie 10 minut na siedem dni, w przypadkach gdy okres ciągłej pracy zegara po nakręceniu nie jest krótszy od tego okresu.

2. Przy instalacji:

a) długość przebytej drogi:

2% więcej lub mniej od rzeczywistej długości drogi, przy czym długość ta wynosi co najmniej jeden kilometr;

b) prędkość:

4 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;

c) czas:

\pm dwie minuty na dzień, lub

\pm 10 minut na siedem dni.

3. W użytkowaniu:

a) długość przebytej drogi:

4% więcej lub mniej od rzeczywistej długości, przy czym długość ta musi wynosić co najmniej jeden kilometr;

b) prędkość:

6 km/h więcej lub mniej od rzeczywistej prędkości;

c) czas:

± dwie minuty na dzień, lub

± 10 minut na siedem dni.

4. Błędy graniczne dopuszczalne podane w pkt 1-3 obowiązują dla temperatur w zakresie 0-40°C, przy czym temperatura musi być mierzona blisko przyrządu.
5. Błędy graniczne dopuszczalne podane w pkt 2 i 3 są wyznaczane w warunkach określonych w rozdziale VI.

IV. WYKRESÓWKI

a) **Wymagania ogólne**

1. Wykresówki muszą być tak wykonane, aby nie przeszkadzały w normalnym działaniu przyrządu kontrolnego i aby dokonane na nich zapisy nie dawały się zetrzeć, były łatwo czytelne i łatwe do zidentyfikowania.

Wykresówki muszą zachowywać swoje wymiary i wszelkie dokonane na nich zapisy w normalnych warunkach wilgotności i temperatury powietrza.

Ponadto musi być możliwe dokonywanie na nich zapisów nie uszkadzając ich i nie wpływając na zatarcie czytelności informacji określonej w art. 15 ust. 5 niniejszego rozporządzenia.

W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostać wyraźnie czytelne przez okres co najmniej roku.

2. Minimalna pojemność zapisu wykresówek, bez względu na ich rodzaj, wynosi 24 godziny.

Jeżeli kilka tarcz jest łączonych razem w celu zwiększenia pojemności ciągłego zapisu bez ingerencji obsługi, wówczas połączenia między poszczególnymi tarczami są wykonane w taki sposób, aby w punkcie przejścia z jednej tarczy na drugą nie powstawały przerwy ani zapisy nie nakładały się na siebie.

b) **Pola rejestracji i ich podziałki**

1. Wykresówki zawierają następujące pola rejestracji:

- pole przeznaczone wyłącznie do rejestracji danych o prędkości,
- pole przeznaczone wyłącznie do rejestracji danych o długości przebytej drogi,
- jedno lub więcej pól do rejestracji danych dotyczących czasu kierowania pojazdem, innych okresów pracy i dyspozycyjności kierowców, przerw w pracy i okresów odpoczynku kierowców.

2. Pole do rejestrowania prędkości musi mieć podziałkę prędkości o wartości działki elementarnej 20 kilometrów na godzinę lub mniejszej. Każdy wskaz podziałki prędkości musi być oznaczony odpowiadającą jej prędkością za pomocą cyfr umieszczonych na wprost wskazu. Oznaczenie jednostki prędkości w postaci „km/h” musi być umieszczone przynajmniej w jednym miejscu pola rejestracji prędkości.. Ostatni wskaz podziałki prędkości musi odpowiadać górnej granicy zakresu pomiarowego.
3. Pole do rejestrowania długości przebytej drogi musi być wykonane w taki sposób, aby bez trudu można było odczytać liczbę przebytych kilometrów.
4. Pole lub pola do rejestracji okresów aktywności, których mowa w pkt 1 muszą być oznaczone w taki sposób, aby różne okresy aktywności były łatwo rozróżnialne.

c) Informacje wydrukowane na wykresówkach

Na każdej wykresówce są wydrukowane następujące informacje:

- nazwisko i adres producenta lub znak handlowy producenta,
- znak homologacji typu wzoru wykresówki,
- znak homologacji typu lub typów przyrządów kontrolnych, w których wykresówka może być używana,
- górna granica zakresu pomiarowego prędkości w kilometrach na godzinę.

Minimalnym wymaganiem dodatkowym jest aby każda wykresówka miała naniesioną w formie wydruku podziałkę czasu wyskalowaną w taki sposób, aby można było odczytać wskazanie czasu bezpośrednio w odstępach piętnastominutowych, przy czym każdy przedział pięciominutowy daje się łatwo określić.

d) Wolne miejsca na dopiski odręczne

Na wykresówkach należy zapewnić wolne miejsca na dopiski odręczne, tak aby kierowcy mogli wpisać co najmniej następujące dane:

- nazwisko i imię kierowcy,
- datę i miejsce rozpoczęcia używania tej wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej używania,
- numer lub numery rejestracyjne pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony w czasie używania tej wykresówki,
- wskazania licznika przebytej drogi pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania tej wykresówki,
- datę i godzinę zmiany pojazdu.

V. INSTALACJA PRZYRZĄDU KONTROLNEGO

1. Przyrząd kontrolny jest umieszczany w pojeździe w taki sposób, aby kierowca mógł ze swojego miejsca wyraźnie widzieć prędkościomierz, licznik długości drogi i zegar, a jednocześnie wszystkie części tych przyrządów, włącznie z elementami napędzającym były zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.
2. Musi być możliwe dopasowanie stałej przyrządu kontrolnego do współczynnika charakterystyki pojazdu za pomocą odpowiedniego urządzenia, znanego pod nazwą adaptera.

Pojazdy posiadające dwa lub więcej współczynników przełożeń tylnego mostu są wyposażone w urządzenie przełączające, dzięki któremu różne przełożenia mogą być automatycznie dopasowane do przełożenia, dla którego przyrząd został zainstalowany w pojeździe.

3. Po zainstalowaniu i sprawdzeniu przyrządu należy zamocować w pojeździe, obok lub wewnątrz przyrządu, tabliczkę pomiarową, w taki sposób aby była łatwo widoczna. Po każdej kontroli przeprowadzonej przez uprawnionego instalatora lub warsztat, która wykaże konieczność zmiany ustawień instalacyjnych przyrządu, należy zamocować nową tabliczkę w miejsce starej.

Tabliczka zawiera co najmniej następujące dane:

- nazwisko, adres lub znak handlowy uprawnionego instalatora lub warsztatu,
- współczynnik charakterystyczny pojazdu w postaci „ $w = \dots \text{obr/km}$ ” lub „ $w = \dots \text{imp/km}$ ”,
- obwód toczny kół pojazdu w postaci „ $l = \dots \text{mm}$ ”,
- datę wyznaczania współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz obwodu tocznego kół.

4. *Plombowanie.*

Następujące części są plombowane:

- a) tabliczka pomiarowa, jeżeli nie jest przymocowana w taki sposób, że nie można jej usunąć bez uszkodzenia wykonanych na niej oznaczeń;
- b) oba zakończenia połączenia między przyrządem kontrolnym i pojazdem;
- c) sam adapter oraz punkt jego włączenia w tor połączenia;
- d) mechanizm przełączający w pojazdach o więcej niż dwóch przełożeniach mostu;
- e) połączenia łączące adapter i mechanizm przełączający z resztą urządzenia;

f) wymagane osłony zgodnie z rozdziałem III ppkt 7.2. lit. a).

W niektórych przypadkach homologacja typu może wymagać dodatkowego plombowania i wówczas homologacja typu musi określać, w których miejscach te plomby mają być nakładane.

W razie nagłej konieczności mogą zostać zdjęte wyłącznie plomby wymienione w lit. b), c) i e); każdy przypadek zniszczenia takiej plomby wymaga sporządzenia pisemnego oświadczenia podającego powody takiego działania a oświadczenie to powinno być dostępne dla właściwych władz.

VI. BADANIA I KONTROLE

Państwa Członkowskie wyznaczają instytucje, które przeprowadzają badania i kontrole.

1. *Świadectwo legalizacji nowych i naprawionych przyrządów*

Każdy przyrząd, zarówno nowy jak i naprawiony, posiada świadectwo legalizacji swojego działania oraz dokładności wskazań i rejestracji, w granicach błędów określonych w rozdziale III pkt 1 lit. f), za pomocą plombowania zgodnie z rozdziałem V ust. 4 lit. f).

W tym celu Państwa Członkowskie mogą ustanowić wstępna weryfikację obejmującą sprawdzenie i potwierdzenie zgodności nowego lub naprawionego przyrządu z homologowanym typem wzoru i/lub wymaganiami niniejszego rozporządzenia i jego załączników lub mogą przekazać uprawnienia do uwierzytelniania producentom lub ich upoważnionym przedstawicielom.

2. *Instalacja*

Po zamontowaniu w pojeździe, przyrząd oraz cała instalacja są zgodne z przepisami dotyczącymi maksymalnych dopuszczalnych błędów określonych w rozdziale III pkt 2 lit. f).

Badania kontrolne muszą być wykonane przez uprawnionego instalatora lub warsztat na jego odpowiedzialność.

3. *Badania okresowe*

a) Okresowe badania przyrządów zamontowanych w pojazdach są przeprowadzane co dwa lata, przy czym mogą być przeprowadzane przy okazji okresowego badania technicznego.

Badania te obejmują:

- sprawdzenie czy przyrząd funkcjonuje prawidłowo,
- sprawdzenie czy przyrząd opatrzony jest znakiem homologacji typu,
- sprawdzenie czy zamocowana jest tabliczka pomiarowa,

- sprawdzenie czy plomby na przyrządzie i na innych częściach instalacji są w stanie nienaruszonym,
 - wyznaczenie faktycznego obwodu tocznego kół.
- b) Badanie mające na celu stwierdzenie zgodności z postanowieniem rozdziału III pkt 3 lit. f) dotyczącym maksymalnych dopuszczalnych błędów w eksploatacji jest przeprowadzane co najmniej raz na sześć lat, przy czym każde Państwo Członkowskie może ustalić krótszy odstęp między takimi badaniami, dotyczący pojazdów zarejestrowanych na swoim terytorium. Po takim badaniu należy dokonać wymiany tabliczki pomiarowej.

4. *Wyznaczanie błędów*

Wyznaczanie błędów po zainstalowaniu i podczas użytkowania jest wykonywane w następujących warunkach, które stanowią normalne warunki badań:

- pojazd bez ładunku w stanie jak przy normalnym użytkowaniu,
- ciśnienie w ogumieniu zgodne z zaleceniami producenta,
- zużycie ogumienia w granicach dopuszczalnych w obowiązujących przepisach,
- przemieszczanie pojazdu: pojazd porusza się napędzany własnym silnikiem, wzdłuż linii prostej i po poziomej powierzchni, z prędkością 50 ± 5 km/h; badanie może być również przeprowadzone na stanowisku warsztatowym pod warunkiem, że zapewni ono porównywalną dokładność.

ZAŁĄCZNIK II

ZNAK HOMOLOGACJI TYPU I ŚWIADECTWO

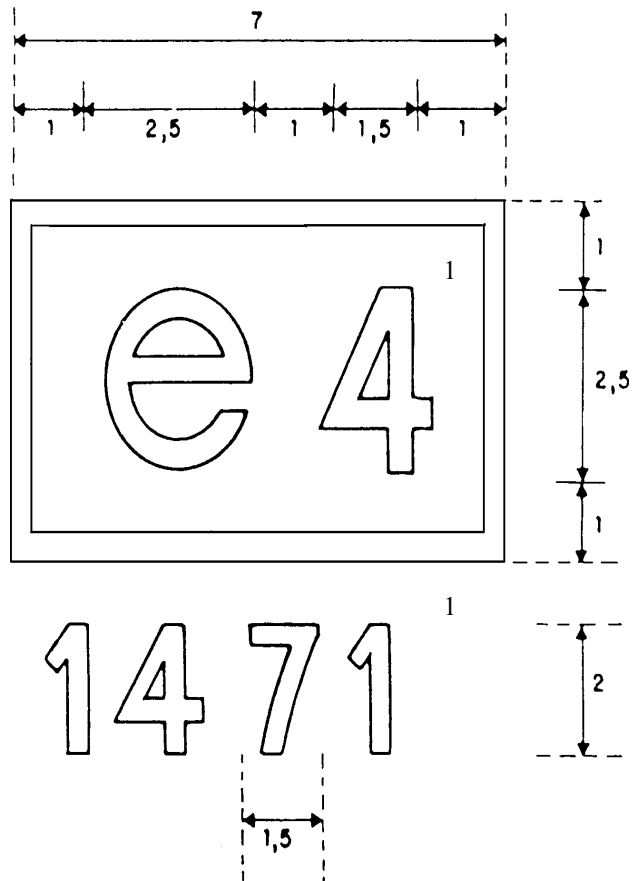
1. Znak homologacji typu składa się z:

- prostokąta, wewnątrz którego jest umieszczona litera „e”, po której następuje liczba lub litera oznaczająca państwo, które wydało homologację, zgodnie z następującymi umownymi znakami:

Belgia	6,
Dania	18,
Niemcy	1,
Grecja	GR,
Hiszpania	9,
Francja	2,
Irlandia	IRL,
Włochy	3,
Luksemburg	13,
Holandia	4,
Portugalia	21,
Zjednoczone Królestwo	11,

oraz

- numeru homologacji typu odpowiadającego numerowi świadectwa homologacji typu wydanego na wzór przyrządu kontrolnego lub wykresówki, umieszczonego bezpośrednio obok wymienionego prostokąta.
2. Znak homologacji typu jest umieszczony na tabliczce znamionowej każdego przyrządu oraz na każdej wykresówce. Nie można go zetrzeć i zawsze jest wyraźnie czytelny.
3. Wymiary narysowanego poniżej znaku homologacji typu wyrażone są w milimetrach, przy czym są to wymiary minimalne. Należy zachować proporcje między wymiarami.



¹ Podane cyfry mają znaczenie wyłącznie poglądowe.

II. ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU

Państwo, które przyznało homologację typu zobowiązane jest wystawić wnioskodawcy świadectwo homologacji typu, którego wzór przedstawiono poniżej. Informując inne Państwa Członkowskie o wydanej lub ewentualnie cofniętej homologacji, Państwo Członkowskie musi posługiwać się kopią tego świadectwa.

ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI TYPU

Nazwa właściwej jednostki administracyjnej

Uwaga dotycząca ¹:

- homologacja typu przyrządu kontrolnego,
 - wycofania homologacji typu przyrządu kontrolnego,
 - homologacja wzoru wykresówki,
 - cofnięcia homologacji wzoru wykresówki.
-

.....

Homologacja nr

1. Znak handlowy lub nazwa handlowa.....
2. Nazwa typu lub modelu
3. Nazwa producenta.....
4. Adres producenta.
-
5. Zgłoszono do homologacji w dniu.....
6. Zbadano w.....
7. Data i numer protokołu badań
8. Data homologacji.....
9. Data wcofnięcia homologacji
10. Typ lub typy przyrządów kontrolnych, dla których przeznaczona jest wykresówka.....
11. Miejscowość
12. Data.....

13. Załączone dokumenty opisowe.....

14. Uwagi

.....

(Podpis)

¹ Niepotrzebne skreślić

LISTA PRZEKAZANYCH DOKUMENTÓW
DO
PROJEKTU USTAWY O CZASIE PRACY KIEROWCÓW

przyjętego przez Radę Ministrów
w dniu 10 lutego 2004 r.

1.	Deklaracja dotycząca dostosowawczego charakteru projektu ustawy wraz z uzasadnieniem jego dostosowawczego charakteru
2.	Projekt ustawy wraz z uzasadnieniem
3.	Zestawienie przepisów dostosowujących projektowanej ustawy z odpowiednimi przepisami Unii Europejskiej (tabela zgodności)
4.	Opinia Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej o zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej wydana dnia 9 lutego 2004 r.
5.	Tłumaczenie następujących aktów prawa Unii Europejskiej, w wersji papierowej i elektronicznej: <ul style="list-style-type: none">• Dyrektywy nr 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego,• Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego,• Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.