

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 561/2006 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 15 март 2006 година

относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейска общност, и по-специално член 71 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията¹,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²,

след консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора³,

в светлината на съвместния текст одобрен от Помирителния комитет на 8 декември 2005 г.,

като имат предвид, че:

(1) В областта на автомобилния транспорт, Регламент (ЕИО) № 3820/85 от 20 декември 1985 г. относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт⁴, имаше за цел да хармонизира условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено по отношение на сектора на автомобилния транспорт, и да подобри условията на труд и безопасността по пътищата. Напредъкът в тези области трябва да бъде запазен и разширен.

¹ ОВ, С 51 Е, 26.2.2002 г., стр. 234.

² ОВ, С 221, 17.9.2002 г., стр. 19.

³ Становище на Европейския парламент от 14 януари 2003 г. (ОВ, С 38 Е, 12.2.2004 г., стр. 152), Обща позиция на Съвета от 9 декември 2004 г. (ОВ, С 63 Е, 15.3.2005 г., стр. 11) и Позиция на Европейския парламент от 13 април 2005 г. (ОВ, С 33 Е, 9.2.2006 г., стр. 425). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 2 февруари 2006 г. и Решение на Съвета от 2 февруари 2006 г.

⁴ ОВ, L 370, 31.12.1985 г., стр. 1. Регламент, изменен с Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ, L 226, 10.9.2003 г., стр. 4).

(2) Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт⁵, изисква от държавите-членки да приемат мерки, които ограничават максималната продължителност на седмичното работно време на транспортните работници.

(3) Появили са се трудности при тълкуването, прилагането, привеждането в изпълнение и наблюдението на някои разпоредби на Регламент (ЕИО) № 3820/85, свързани с времето за управление, правилата за почивките в работно време и извън него за водачите, извършващи национален и международен превоз в Общността по единен начин във всички държави-членки поради широката им формулировка.

(4) Желателно е ефективното и единно налагане на тези разпоредби, за да се постигнат целите и да не бъде компрометирано прилагането на правилата. Поради това е необходим по-ясен и по-прост набор от правила, които са полесни за разбиране, тълкуване и прилагане в автомобилната транспортна промишленост и от органите за привеждане в изпълнение.

(5) Мерките, предвидени в настоящия регламент относно условията на труд, не следва да засягат правото на работодателите и синдикатите да определят чрез колективно договаряне или по друг начин разпоредби, които са по-благоприятни за работниците.

(6) Желателно е обхватът на настоящия регламент да бъде определен ясно чрез посочване на основните категории превозни средства, към които той се прилага.

(7) Настоящият регламент следва да се прилага към автомобилен превоз, извършван или изключително в Общността, или между Общността, Швейцария и страните, които са договарящи страни по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

(8) Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози от 1 юли 1970 г. (AETR), с направените изменения, следва да продължи да се прилага към превоз на стоки и пътници от превозни средства, регистрирани в някоя държава-членка или в някоя страна, която е договаряща страна по AETR, за цялото пътуване или за част от него, когато това пътуване се извършва между Общността и трета страна, различна от Швейцария и страните, които са договарящи страни по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или минава през такава страна. От изключително значение е да се измени AETR максимално най-бързо, по възможност в двугодишен срок от влизането в сила на настоящия регламент, с цел хармонизиране на неговите разпоредби с настоящия регламент.

(9) В случай на автомобилен превоз с превозни средства, регистрирани в трета страна, която не е договаряща страна по AETR, разпоредбите на AETR следва

⁵ ОВ, L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.

да се прилагат към тази част от пътуването, извършвана в Общността или в страните, които са договарящи страни по АЕТР.

(10) Тъй като предметът на АЕТР попада в обхвата на настоящия регламент, правомощието за водене на преговори и сключване на споразумение е на Общността.

(11) Ако изменение на вътрешните правила на Общността във въпросната област налага съответстващо изменение на АЕТР, държавите-членки следва да действат заедно за постигането на такова изменение на АЕТР възможно най-бързо, в съответствие с процедурите, предвидени в него.

(12) Списъкът на освобождаванията следва да бъде актуализиран, за да отрази развитията в сектора на автомобилния транспорт през последните 19 години.

(13) Следва да бъдат дадени пълни определения на всички основни понятия, което да позволи по-лесно тълкуване и да осигури прилагането на настоящия регламент по единен начин. В допълнение към това, следва да бъдат положени усилия за осигуряване на единното тълкуване и прилагане на настоящия регламент от страна на надзорните органи. Понятието „седмица”, предвидено в настоящия регламент не възпрепятства водачите да започват своята работна седмица през който и да е ден от седмицата.

(14) За да се гарантира ефективното привеждане в изпълнение, е от изключително значение компетентните органи при извършване на пътните проверки и след изтичането на преходния период да бъдат в състояние да установяват, дали времето за управление и периодите на почивка се спазват надлежно в деня на проверката и през предходните 28 дни.

(15) Основните правила относно времето за управление следва да бъдат изяснени и опростени с цел ефективно и единно привеждане в изпълнение чрез използване на цифров тахограф, съгласно Регламент (ЕИО) № 3821/85 от 20 декември 1985 относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилния транспорт⁶ и настоящия регламент. В допълнение към това, органите на държавите-членки за привеждане в изпълнение следва да се стремят, чрез постоянния комитет, да достигнат до общо разбиране за прилагането на настоящия регламент.

(16) Беше установено, че по на Регламент (ЕИО) № 3820/85 е възможно да се определят дневни периоди на управление и на почивка, позволяващи на водача да управлява достатъчно дълго без пълна почивка, което води до намалена безопасност по пътищата и до влошаване на условията на труд на водача. Поради това е необходимо да се осигури, така щото разделящите почивки да са разпоредени така, че да предотвратят злоупотребите.

(17) Настоящият регламент цели подобряване на социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него, както и подобряване на

⁶ ОВ, L 370, 31.12.1985 г., стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 432/2004 на Комисията (ОВ, L 71, 10.3.2004 г., стр. 3).

общата безопасност по пътищата. Това се постига чрез разпоредби, отнасящи се до максималното време за управление за ден, за седмица и за период от две последователни седмици, разпоредба, която задължава водачите да ползват редовна междуседмична почивка поне веднъж на две последователни седмици, и разпоредби, които предписват, че при никакви обстоятелства дневната почивка не може да бъде под непрекъснат период от девет часа. Тъй като тези разпоредби гарантират достатъчна почивка и като наред с това се вземе предвид опита от практиките по привеждане в изпълнение през последните години, системата за компенсиране на намалените дневни почивки вече не е необходима.

(18) Много от автомобилните транспортни операции в Общността включват превоз чрез ферибот или железници за част от пътуването. Поради това следва да бъдат предвидени ясни, подходящи разпоредби относно дневните почивки и почивките по време на работа за такива операции.

(19) С оглед увеличаването на трансграничния превоз на стоки и пътници, в интерес на безопасността по пътищата и подобреното привеждане в изпълнение е желателно пътните проверки и проверките на територията на предприятията да обхващат времето за управление, периодите на почивка извън и в работно време в другите държави-членки и третите страни, както и да се определи, дали съответните правила са били спазвани напълно и правилно.

(20) Отговорността на транспортните предприятия следва да обхваща поне транспортните предприятия, които са юридически и физически лица, и не следва да изключва производства срещу физически лица, които са извършители, подбудители или помагачи на нарушения по настоящия регламент.

(21) Необходимо е водачите, работещи за няколко транспортни предприятия, да предоставят на всяко едно от тях необходимата информация, която да им позволи да изпълнят задълженията си по настоящия регламент.

(22) За да се насърчи социалният напредък и да се подобри пътната безопасност, всяка държава-членка следва да запази правото да приема някои подходящи мерки.

(23) Националните дерогации следва да отразяват промените в сектора на автомобилния транспорт и да бъдат ограничени до тези елементи, които понастоящем не са изложени на конкурентен натиск.

(24) Държавите-членки следва да определят правила за превозни средства, използвани за превоз на пътници по редовна линия, когато маршрутът не превишава 50 км. Тези правила следва да осигурят достатъчна защита по отношение на допустимото време за управление и задължителните почивки в работно време и извън него.

(25) В интерес на ефективното привеждане в изпълнение е желателно всички редовни национални и международни транспортни услуги да бъдат проверявани чрез използване на стандартно записващо устройство.

(26) Държавите-членки следва да предвидят правила за санкциите, приложими към нарушения на настоящия регламент и да осигурят тяхното прилагане. Тези санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни. Възможността от извеждане от движение на превозни средства в случай на установяване на сериозни нарушения следва да бъде включена в общия обхват на мерките, с които разполагат държавите-членки. Разпоредбите, съдържащи се в настоящия регламент, които са свързани със санкциите или производствата не следва да засягат националните правила относно тежестта на доказване.

(27) В интерес на ясното и ефективно привеждане в изпълнение е желателно осигуряването на единни разпоредби относно отговорността на транспортните предприятия и водачите при нарушения на настоящия регламент. Отговорността може доведе до наказателни, граждански или административни санкции в държавите-членки, според случая.

(28) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно: създаването на ясни, общи правила относно времето на управление, почивките по време на работа и почивките, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и вследствие на могат поради необходимостта от координирани действия да бъдат постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки, в съответствие с принципа на субсидиарност съгласно член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, изложен в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тази цел.

(29) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент следва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за определяне на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁷.

(30) Тъй като разпоредбите относно минималната възраст на водачите е предвидена в Директива 2003/59/ЕО⁸ и трябва да бъде транспонирана до 2009 г., в настоящия регламент се изискват само временни разпоредби относно минималната възраст на екипажите.

(31) Регламент (ЕИО) № 3821/85 следва да бъде изменен с цел прецизиране специфичните задължения на транспортните предприятия и водачите, както и насърчаване на правната сигурност и улесняване привеждането в изпълнение на границите на времето за управление и периодите на почивки по време на пътните проверки.

⁷ ОВ, L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

⁸ Директива 2003/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2003 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници, за изменение на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета и Директива 91/439/ЕИО на Съвета и за отмяна на Директива 76/914/ЕИО на Съвета (ОВ, L 226, 10.9.2003 г., стр. 4). Директива, последно изменена с Директива 2004/66/ЕО на Съвета (ОВ, L 168, 1.5.2004 г., стр. 35).

(32) Регламент (ЕИО) № 3821/85 следва да бъде изменен също така с цел осигуряване на правна сигурност по отношение на новите дати на въвеждането на цифрови тахографи и на наличността на карти на водачите.

(33) Въвеждането на записващо оборудване съгласно Регламент (ЕО) № 2135/98, позволяващо електронното записване на дейностите на водач в продължение на 28-дневен период на неговата карта на водач и електронните записи на операциите на превозното средство да покриват 365-дневен период ще направи пътните проверки по-бързи и по-цялостни за в бъдеще.

(34) Съгласно Директива 88/599/ЕИО⁹ пътните проверки се ограничават до дневното време на управление, междудневните почивки и почивките в работно време. Когато бъде въведено записващо оборудване, данните за водача и превозното средство ще се съхраняват електронно и данните ще могат да бъдат оценявани електронно на място. Това следва след време да позволи извършването на прости проверки на нормалните и намалените междудневни почивки и на компенсационната почивка.

(35) Опитът сочи, че спазването на разпоредбите на настоящия регламент, по-специално посоченото максимално време на управление за двуседмичен период, не може да бъде приведено в изпълнение, освен ако надлежен и ефективен надзор не е въведен в пътните проверки по отношение на целия този период.

(36) Прилагането на законодателните разпоредби относно цифровите тахографи следва да бъде в съответствие с настоящия регламент с цел постигане на оптимална ефективност при наблюдението и привеждането в изпълнение на някои социални разпоредби в автомобилния транспорт.

(37) За целите на яснотата и по-рационалното организиране, Регламент (ЕИО) № 3820/85 следва да бъде отменен и заменен с настоящия регламент,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

УВОДНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Настоящият регламент определя правилата относно времето за управление, почивките в работно и извън работно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници с цел хармонизиране на

⁹ Директива 88/599/ЕИО на Съвета от 23 ноември 1988 г. относно процедури за стандартна проверка на изпълнението на Регламент № 3820/85/ЕИО за хармонизиране на част от социалното законодателство, която се отнася се до автомобилния транспорт и Регламент № 3821/85/ЕИО относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилния транспорт (ОВ, L 325, 29.11.1988 г., стр. 55).

условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност. Настоящият регламент също така има за цел да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение на държавите-членки и подобряването на работните практики в автомобилната транспортна промишленост.

Член 2

1. Настоящият регламент се прилага към автомобилен превоз:

- а) на стоки, когато максимално допустимата маса на превозното средство, включително всяко ремарке или полуремарке, надхвърля 3,5 тона, или
- б) на пътници с превозни средства, които са конструирани или трайно адаптирани за превоз на повече от девет лица, включително водача, и са предназначени за тази цел.

2. Настоящият регламент се прилага, независимо от страната на регистрация на превозното средство, към автомобилен превоз, извършван:

- а) изцяло в Общността; или
- б) между Общността, Швейцария и страните, които са договарящи страни по Споразумението за Европейското икономическо пространство.

3. Наместо настоящия регламент, се прилага AETR към международни транспортни операции, извършвани отчасти извън областите, посочени в параграф 2, към:

- а) превозни средства, регистрирани в Общността или в страни, които са договарящи страни по AETR, за цялото пътуване;
- б) превозни средства, регистрирани в трета страна, която не е договаряща страна по AETR, само за частта от пътуването на територията на Общността или на страните, които са договарящи страни по AETR.

Разпоредбите на AETR следва да бъдат хармонизирани с тези на настоящия регламент, така че основните разпоредби на настоящия регламент да се прилагат чрез AETR, към такива превозни средства за всяка част от пътуването, извършена в Общността.

Член 3

Настоящият регламент не се прилага към автомобилен превоз с:

- а) превозни средства, използвани по редовни линии, когато маршрутът на въпросната линия не надвишава 50 километра;

б) превозни средства, чиято максимално допустима скорост не надвишава 40 километра в час;

в) превозни средства, притежавани или наети от въоръжените сили, службите за гражданска защита, противопожарните служби и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред, когато превозът се извършва в изпълнение на задачи, възложени на тези служби, и е под техен контрол;

г) превозни средства, включително превозни средства, използвани в превоз на хуманитарна помощ не с търговска цел, използвани при извънредни случаи или спасителни операции;

д) специализирани превозни средства, използвани за медицински цели;

е) специализирани ремонтни превозни средства, извършващи дейност в радиус от 100 км от тяхната база;

ж) превозни средства, преминаващи пътни изпитания за целите на техническо разработване, ремонт или поддържане, и нови или възстановени превозни средства, които не са въведени в експлоатация;

з) превозни средства или комбинации от превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, използвани за превоз на стоки не с търговска цел;

и) търговски превозни средства, които имат исторически статус, съгласно законодателството на държавата-членка, в която те се управляват, и които се използват за превоз на пътници или стоки не с търговска цел.

Член 4

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „автомобилен превоз” означава всяко пътуване, осъществено изцяло или отчасти по пътища, отворени за обществено ползване с превозно средство, без значение дали е натоварено или не, ползвано за превоз на пътници или стоки;

б) “превозно средство” означава моторно превозно средство, влекачи, ремаркета и полуремаркета или комбинация от тези превозни средства, определени, както следва:

- „моторно превозно средство”: всяко механично снабдено със собствен задвижващ мотор превозно средство, движещо се по шосе, различно от превозно средство, трайно движещо се по релсов път, и обикновено използвано за превоз на пътници или стоки;

- „влекач”: всяко механично снабдено със собствен задвижващ мотор превозно средство, движещо се по шосе, различно от превозно средство, трайно движещо се по релсов път и специално конструирано да тегли, тласка или движи ремаркета, полуремаркета, инструменти или машини;

- “ремарке”: всяко превозно средство, конструирано за прикачване към моторно превозно средство или влекач;

- “полуремарке”: ремарке без челна ос, прикачвано по такъв начин, така че значителна част от теглото му и от теглото на товара му да бъдат носени от влекача или моторното превозно средство;

в) “водач” означава всяко лице, което управлява превозно средство дори за кратък период от време или което се намира на борда на превозното средство като част от неговите задължения, за да бъде на разположение за управление при нужда;

г) “почивка по време на работа” означава всеки период от време, през който водачът не може да кормува или да извършва друга работа и който се използва изключително за възстановяване;

д) „друга работа” означава всички дейности, които са определени като работно време в член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО, с изключение на „управление”, включително всяка работа за същия или друг работодател, в транспортния сектор или извън него;

е) “почивка” означава всеки непрекъснат период, през който водачът може свободно да разполага със своето време;

ж) „дневна почивка” означава период от дневен период от време, през което водачът може свободно да разполага със своето време и включва „нормална дневна почивка” и „намалена дневна почивка”:

- „нормална дневна почивка” означава всеки период на почивка с продължителност от поне 11 часа. Алтернативно, тази редовна дневна почивка тази редовна дневна почивка може да бъде взета на два пъти, като първият период трябва да бъде непрекъснат период с продължителност от поне 3 часа, а вторият - непрекъснат период с продължителност от поне девет часа,

- „намалена дневна почивка” означава всеки период с продължителност от поне девет часа, но по-къс от 11 часа;

з) „междуседмична почивка” означава междуседмичен период от времето, през който водачът може свободно да разполага със своето време и включва „нормална седмична почивка” и „намалена седмична почивка”:

- „нормалната междуседмична почивка” означава всеки период с продължителност от поне 45 часа,

- „намалена междуседмична почивка” означава всеки период, който е по-къс от 45 часа, който може, при спазване на условията предвидени в член 8, параграф 6 да бъде съкратен до минимум 24 последователни часа;

и) „седмица” означава периодът, включващ времето от 00:00 часа в понеделник до 24:00 часа в неделя;

й) „време на управление” означава продължителността на записаната дейност на управление:

- автоматично или полуавтоматично със записващо оборудване, съгласно определеното в приложения I и II към Регламент (ЕИО) № 3821/85, или

- ръчно, съгласно изискванията на член 16, параграф 2 от Регламент № 3821/85;

к) „дневно време на управление” означава общата продължителност на времето на управление между края на една дневна почивка и началото на следващата дневна почивка или между дневна почивка и междуседмична почивка;

л) „седмично време на управление” означава общата продължителност на времето на управление през седмицата;

м) „максимално допустима маса” означава максимално разрешената маса на превозното средство в работно положение в напълно натоварено положение;

н) „редовни пътнически линии” означава национални и международни линии, съгласно определението в член 1 от Регламент (ЕИО) № 684/92 на Съвета от 16 март 1992 г. относно общите правила за международен превоз на пътници с автобус¹⁰;

о) „екипно управление” означава положението, при което през всеки период между две последователни дневни почивки или между дневна почивка и междуседмична почивка, има поне двама водачи в превозното средство за извършване на управлението. През първия час на екипното управление присъствието на друг водач или водачи е незадължително, но за останалата част от периода е задължително;

п) „транспортно предприятие” означава всяко физическо лице, всяко юридическо лице, всяко сдружение или група лица без юридическа правосубектност, независимо дали е с цел печалба или с идеална цел, или всеки официален орган, независимо дали притежава юридическа правосубектност или зависи от орган, който притежава такава правосубектност, които извършват автомобилен превоз, независимо дали под наем или срещу възнаграждение или за своя собствена сметка;

р) „период на управление” означава общата продължителност на времето на управление от момента, в който водачът започва да управлява след период на почивка извън работно време или в работно време, до момента, в който той вземе почивка извън работно време или в работно време. Периодът на управление може да бъде непрекъснат или прекъснат.

¹⁰ ОВ, L 74, 20.3.1992 г., стр. 1. Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 2003 г.

ГЛАВА II

ЕКИПАЖИ, ВРЕМЕ НА УПРАВЛЕНИЕ, ПОЧИВКИ ПО ВРЕМЕ НА РАБОТА И ПОЧИВКИ

Член 5

1. Минималната възраст за водачите е 18 години.
2. Минималната възраст за придружителите на водачите е 18 години. Държавите-членки обаче могат да намалят минималната възраст за придружителите на водачите до 16 години, при условие че:
 - а) автомобилният превоз се извършва в рамките на една държава-членка в радиус от 50 километра от мястото на базиране на превозното средство, включително местните административни райони, чийто център е разположен в този радиус;
 - б) намаляването е с цел професионално обучение; и
 - в) границите, наложени от националните правила по трудови въпроси, са спазени.

Член 6

1. Дневното време за управление не надхвърля девет часа.

Независимо от това, дневното време за управление може да бъде удължено до максимум 10 часа не повече от два пъти седмично.
2. Седмичното време на управление не трябва да надвишава 56 часа и трябва да не води до надвишаване на максималната продължителност на работната седмица, определена в Директива 2002/15/ЕО.
3. Общото време на управление през всеки две последователни седмици не трябва да надвишава 90 часа.
4. Дневното и седмичното време на управление включва цялото време на управление на територията на Общността или на трета страна.
5. Водачът регистрира като друга работа всяко време, прекарано съгласно описаното в член 4, буква д), както и всяко време използвано за управление на превозно средство, използвано за търговски операции, които не попадат в обхвата на настоящия регламент, и регистрира всички периоди на разположение, съгласно определението в член 15, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 3821/85, от неговата последна дневна или междуседмична почивка. Тези записи се вписват ръчно на регистрационен лист, на разпечатката или като се използват устройствата за ръчно въвеждане на данни на записващото оборудване.

Член 7

След период на управление от четири часа и половина, водачът ползва непрекъснатата почивка по време на работа от поне 45 минути, освен ако не ползва почивка.

Тази почивка по време на работа може да бъде заменена с почивка по време на работа от поне 15 минути, последвана от почивка по време на работа от поне 30 минути, като двете почивки са разпределени през периода по такъв начин, че разпоредбите на първия параграф да бъдат спазени.

Член 8

1. Водачът ползва дневни и междуседмични почивки.

2. За всеки един период от 24 часа след края на предходната дневна почивка или междуседмична почивка, водачът трябва да е ползвал следващата дневна почивка.

Ако частта от дневната почивка, която попада в този 24-часов период, е поне девет часа, но по-къса от 11 часа, тогава въпросната дневна почивка се разглежда като намалена дневна почивка.

3. Дневната почивка може да бъде удължена до нормална междуседмична почивка или намалена междуседмична почивка.

4. Водачът може да има най-много три намалени дневни почивки между всеки две междуседмични почивки.

5. Чрез дерогация от параграф 2, в рамките на 30 часа след края на дневната или междуседмичната почивка, водач, извършващ екипно управление, трябва да ползва нова дневна почивка от поне девет часа.

6. През всеки две последователни седмици, водачът ползва поне:

- две нормални междуседмични почивки, или

- една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от поне 24 часа.

Намалението обаче се компенсира с равностоеен период на почивка, ползван без прекъсване преди края на третата седмица след въпросната седмица.

Междуседмичната почивка започва не по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предишната междуседмична почивка.

7. Всяка почивка, ползвана като компенсация за намалена междуседмична почивка, се привързва към друга почивка от поне девет часа.

8. По желание на водача, дневните почивки и намалените седмични почивки извън базата могат да бъдат ползвани в превозното средство, доколкото то разполага с подходящи условия за спане за всеки водач и превозното средство е неподвижно.

9. Междуседмична почивка, която попада в две седмици, може да бъде отчетена през всяка една от седмиците, но не и в двете.

Член 9

1. Чрез дерогация от член 8, когато водач придружава превозно средство, което е транспортирано с ферибот или влак, и ползва нормална дневна почивка, тази почивка може да бъде прекъсвана не повече от два пъти с други дейности с обща продължителност от не повече от един час. По време на такава дневна почивка водачът има достъп до койка или кушетка.

2. Всяко време, прекарано в пътуване до мястото на поемане на управлението на превозното средство, попадащо в обхвата на настоящия регламент, или при завръщане то такова място, когато превозното средство не се намира в дома на водача, нито в оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран, не се отчита за почивка или почивка в работно време, освен ако водачът не е на ферибот или влак и има достъп до койка или кушетка.

3. Всяко време, прекарано от водача в управление на превозното средство, което попада извън обхвата на настоящия регламент до или от превозно средство превозно средство, което попада в обхвата на настоящия регламент и което не се намира нито в дома на водача, нито в оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран, се счита за друга работа.

ГЛАВА III

ОТГОВОРНОСТ НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Член 10

1. Транспортно предприятие не плаща на водачите, които са наети от него или които са предоставени на негово разположение, никакви възнаграждения, дори под формата на премии или добавки към заплатата, свързани с пропътуваните разстояния и/или количеството превозени стоки, ако такова възнаграждение може да застраши пътната безопасност и/или да насърчи нарушение на настоящия регламент.

2. Транспортното предприятие организира работата на водачите по параграф 1 по такъв начин, че водачите да са в състояние да спазват Регламент (ЕИО) № 3821/85 и глава II от настоящия регламент. Транспортното предприятие надлежно инструктира водачите и извършва редовни проверки за осигуряване спазването на Регламент (ЕИО) № 3821/85 и глава II на настоящия регламент.

3. Транспортното предприятие отговаря за нарушения, извършени от водачи на предприятието, дори ако нарушението е било извършено на територията на друга държава-членка или трета страна.

Без да се засяга правото на държавите-членки да търсят пълна отговорност от транспортните предприятия, държавите-членки могат да определят тази отговорност под условие за нарушаване на параграфи 1 и 2 от страна на предприятието. Държавите-членки могат да вземат предвид всяко доказателство, че транспортното предприятие не може основателно да бъде държано отговорно за извършеното нарушение.

4. Предприятията, изпращачите, спедиторите, туроператорите, основните изпълнители, подизпълнителите и агенциите за наемане на водачи осигуряват, така щото постигнатото споразумение по договор по отношение на транспортния график е съобразено с настоящия регламент.

5. а) Транспортно предприятие, което използва превозни средства, които са снабдени със записващо оборудване, отговарящо на изискванията на приложение ІВ към Регламент (ЕИО) № 3821/85 и което попада в обхвата на настоящия регламент:

(i) осигурява записването на всички данни от оборудването на превозното средство и от картата на водача на предвидените от държавата-членка интервали и по-честото записване на съответните данни, с цел осигуряване на записването на всички данни относно дейностите, извършени от или за това предприятие;

(ii) осигурява съхранението на всички записани данни от оборудването на превозното средство и от картата на водача в продължение най-малко на 12 месеца след записването им и при поискване от страна на инспектор, достъп до тези данни, пряко или дистанционно, от помещенията на предприятието;

б) за целите на настоящия параграф „записване” се тълкува в съответствие с определението, предвидено в приложение ІВ, глава І, буква т) от Регламент (ЕИО) № 3821/85;

в) максималният период, в рамките на който съответните данни се записват по буква а), точка i, се определя от Комисията в съответствие с процедурата, предвидена в член 24, параграф 2.

ГЛАВА IV

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

Член 11

Държава-членка може да предвиди по-дълги минимални почивки по време на работа и почивки или по-късо максимално време на управление от тези, предвидени в членове 6 - 9 в случай на превоз, извършван изцяло на нейната територия. В такъв случай държавите-членки вземат предвид колективните

трудови договори или други споразумения между социалните партньори. Независимо от това, настоящият регламент остава приложим към водачите, извършващи международни транспортни операции.

Член 12

При условие че пътната безопасност не е застрашена и за да се позволи превозното средство да достигне подходящо място за престой, водачът може да се отклони от разпоредбите на членове 6 - 9, доколкото това е необходимо да се осигури безопасността на лицата, на превозното средство или на неговия товар. Водачът посочва причината за такова отклонение в регистрационния лист на записващото устройство или на разпечатката от записващото устройство или в графика на неговите дежурства, най-късно при пристигането в подходящото място за престой.

Член 13

1. При условие че не се засягат целите, изложени в член 1, всяка държава-членка може да предостави изключения от членове 5 - 9 и да подложи такива изключения на индивидуални условия на своята територия или, със съгласието на заинтересованите държави, на територията на друга държава-членка, приложими за превоз чрез със следните видове превозни средства:

а) превозни средства, които са собственост на или са наети без водач от публични органи за автомобилен превоз, който не конкурира частни транспортни предприятия;

б) превозни средства, използвани или наети без водач земеделски, градинарски, горски или рибарски предприятия за превоз на стоки в радиус от 100 километра от базата на предприятието;

в) земеделски трактори или горски трактори, използвани за земеделски или горски дейности, в радиус от 100 километра от базата на предприятието, което притежава, е наело или е взело на лизинг превозното средство;

г) превозни средства или комбинации от превозни средства с максимално допустима маса, ненадвишаваща 7,5 тона, използвани:

- от доставчици на универсални услуги съгласно определението в член 2, точка 13 от Директива 97/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 декември 1997 г. относно общите правила за развитието на вътрешния пазар на пощенските услуги в Общността и за подобряването на качеството на услугата¹¹ за доставка на пратки като част от универсална услуга, или

- за превоз на материали, оборудване или машини за ползване от водача по време на неговата работа.

¹¹ ОВ, L 15, 21.1.1998 г., стр. 14. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 (ОВ, L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).

Тези предприятия се използват само в радиус от 50 километра от базата на предприятието, и при условие че управлението на превозните средства не представлява за водача основна дейност;

д) превозни средства, използвани изключително на острови с площ, ненадвишаваща 2300 квадратни километра, които не са свързани с останалата част на националната територия с мост, брод или тунел, открит за използване от моторни превозни средства;

е) превозни средства, използвани за превоз на стоки в радиус от 50 километра от базата на предприятието и задвижвани с природен или втечен газ или електричество с максимално допустима маса, включително масата на ремаркетото или полуремаркетото, ненадвишаваща 7,5 тона;

ж) превозни средства, използвани за обучение и изпит по управление на превозно средство с цел получаване на свидетелство за управление или удостоверение за професионална компетентност, при условие че те не се използват за превоз на стоки или пътници с търговска цел;

з) превозни средства, използвани във връзка с канализация, защита от наводнения, услуги по поддръжка на водоснабдяването, снабдяването с газ и електроснабдяването, поддръжка на пътищата и контрол по пътищата, събиране на битови отпадъци от врата до врата, телеграфни и телефонни услуги, радио и телевизионно излъчване и откриване на радио и телевизионни предавателни или приемници;

и) превозни средства с 10 - 17 места, използвани изключително за превоз на пътници не с търговска цел;

й) специализирани превозни средства, превозващи цирково и панаирно оборудване;

к) специално оборудвани превозни средства по транспортен проект, които служат основно като образователно средство в неподвижно състояние;

л) превозни средства, използвани за събиране на мляко от фермите и завръщане във фермите на млечни контейнери или млечни продукти, предназначени за храна за животни;

м) специализирани превозни средства за превоз на пари и/или скъпоценности;

н) превозни средства, използвани за превоз на животински отпадъци и животински трупове, които не са предназначени за консумация от човека;

о) превозни средства, използвани изключително на пътища вътре в транспортни възли, като пристанища, интермодални и железопътни терминали;

п) превозни средства, използвани за превоз на живи животни от фермите до местните пазари и обратно или от пазарите до местните кланици в радиус от 50 километра.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията изключенията, предоставени по параграф 1 и Комисията съобщава на другите държави-членки за това.

3. При условие че не се засягат целите, определени в член 1, и е осигурена подходяща защита на водачите, държава-членка може, след одобрение на Комисията, да предостави на собствената си територия минимални изключения от настоящия регламент за превозни средства, използвани в предварително определени райони с гъстота на населението от по-малко от 5 души на квадратен километър в следните случаи:

- редовни локални пътнически линии, когато разписанието е потвърдено от органите (в този случай могат да бъдат разрешени само изключения, свързани с почивките по време на работа), и

- локални операции за автомобилен превоз за собствена сметка или под наем, или срещу възнаграждение, които не се отразяват на вътрешния пазар и са необходими за запазване на някои сектори на промишлеността на съответната територия, и когато разпоредбите за изключение от настоящия регламент са ограничени в радиус от 100 километра.

Автомобилен превоз по това изключение може да включва пътуване до район с гъстота на населението от пет или повече души на квадратен километър единствено с цел начало или край на пътуването. Всички подобни мерки следва да бъдат пропорционални по характер и обхват.

Член 14

1. Доколкото не се накърнява осъществяването на целите, определени в член 1, държавите-членки могат след разрешение от Комисията да предоставят изключения от приложението на членове 6 - 9 по отношение на транспортните операции, извършвани при изключителни обстоятелства.

2. При спешни случаи държавите-членки могат да предоставят изключения за срок, непревишаващ тридесет дни, за което Комисията се нотифицира незабавно.

3. Комисията информира другите държави-членки за всяко изключение, предоставено съгласно настоящия член.

Член 15

Държавите-членки осигуряват подлагането на водачите по член 3, буква а) на регулиране от национални правила, които осигуряват достатъчна защита по отношение на допустимото време за управление и задължителните почивки по време на работа и почивки.

ГЛАВА V

КОНТРОЛНИ ПРОЦЕДУРИ И САНКЦИИ

Член 16

1. Когато превозното средство не е снабдено със записващо оборудване в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3821/85, параграфи 2 и 3 от настоящия член се прилагат към:

а) редовни национални пътнически линии, и

б) редовни международни пътнически линии, чиито пътни терминали са разположени на разстояние 50 километра по права линия от границата между две държави-членки и чиято дължина на пътя не надвишава 100 километра.

2. Транспортното предприятие изготвя разписание на линията и график на дежурствата, които показват за всеки водач, името, място на базиране и изготвен предварителен график за различни периоди на управление, друга работа, почивки по време на работа и разположение.

Всеки водач, определен за линия, посочена в параграф 1, прави извлечение от графика на дежурствата и копие от разписанието на линията.

3. Графикът на дежурствата:

а) включва всички характеристики, посочени в параграф 2 за минимален период, обхващащ предходните 28 дни; тези характеристики трябва да бъдат актуализирани на редовни интервали с продължителност, ненадвишаваща един месец;

б) се подписва от ръководителя на транспортното предприятие или от лице, упълномощено да го представлява;

в) се съхранява от транспортното предприятие за срок от една г. от изтичането на периода, обхванат от него. Транспортното предприятие дава извлечение от графика на съответните водачи при поискване; и

г) се представя и предоставя по искане на упълномощен инспектор.

Член 17

1. Държавите-членки, като използват стандартния формуляр, изложен в Решение 93/173/ЕИО¹², съобщават необходимата информация на Комисията, за да може тя да изготвя на всеки две години доклад относно прилагането на настоящия регламент и Регламент (ЕИО) № 3821/85 и развитията във въпросната област.

2. Тази информация се съобщава на Комисията не по-късно от 30 септември от г.та, следваща края на съответния двугодишен период.

¹² ОВ, L 72, 25.3.1993 г., стр. 33.

3. Докладът указва, как са били използвани изключенията, предвидени в член 13.

4. Комисията внася доклада в Европейския парламент и в Съвета в срок от 13 месеца след края на съответния двугодишен период.

Член 18

Държавите-членки приемат необходимите мерки за прилагането на настоящия регламент.

Член 19

1. Държавите-членки определят правила относно санкциите, приложими към нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85 и предприемат всички необходими мерки за осигуряване на тяхното прилагане. Тези санкции са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни. Нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85 не могат да бъдат подлагани на повече от една санкция или процедура. Държавата-членка съобщава на Комисията за тези мерки и правилата относно санкциите преди посочената в член 29, алинея 2 дата. Комисията уведомява държавите-членки съответно.

2. Държава-членка оправомощава компетентните органи за налагат санкции на предприятие и/или на водач за нарушения на настоящия регламент, които са установени на нейната територия и за които вече не е наложена санкция, дори когато нарушението е било извършено на територията на друга държава-членка или на трета страна.

По изключение, когато се установи нарушение:

- което не е било извършено на територията на съответната държава-членка, и
- което е било извършено от предприятие, което е установено в друга държава-членка или трета страна, или от водач с месторабота в друга държава-членка или трета страна,

държава-членка може, преди 1 януари 2009 г., вместо да наложи санкция, да уведоми компетентния орган в държавата-членка или третата страна, където е установено предприятието или където е местоработата на водача, за фактите по нарушението.

3. Когато държава-членка образува производство или наложи санкция за конкретно нарушение, тя предоставя на водача надлежно писмено доказателство за това.

4. Държавите-членки осигуряват системата на пропорционални санкции, която може да включва финансови санкции, да бъде в сила за нарушения на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85 от страна на

предприятията, свързаните с тях изпращачи, туроператорите, основните изпълнители, подизпълнителите и агенциите за наемане на водачи.

Член 20

1. Водачът съхранява всяко доказателство, предоставено от държава-членка относно наложена санкция или образуване на производство, до момента в който същото нарушение на настоящия регламент не може да породи второ производство или санкция по силата на настоящия регламент.

2. Водачът представя доказателството по параграф 1 при поискване.

3. Водач, който е нает от или е на разположение на повече от едно транспортно предприятие, предоставя достатъчна информация на всяко предприятие, която да му позволи да спазва изискванията на глава II.

Член 21

За уреждане на случаи, когато държавата-членка счита, че е налице нарушение на настоящия регламент, което очевидно води до застрашаване на пътната безопасност, тя оправомощава съответния компетентен орган да разпреди изваждане от движение на съответното превозно средство, до отстраняване на причината на нарушението. Държавите-членки могат да задължат водача да ползва дневна почивка. При необходимост, държавите членки също така отнемат, спират временно или ограничават разрешителното на предприятието, ако предприятието е установено в същата държава-членка, или отнемат, спират временно или ограничават свидетелството за управление на водача. Комисията, в съответствие с процедурата, предвидена в член 24, параграф 2, разработва насоки с цел насърчаване на хармонизираното прилагане на настоящия член.

Член 22

1. Държавите-членки си оказват съдействие при прилагането на настоящия регламент и при проверката на неговото спазване.

2. Компетентните органи на държавите-членки обменят на регулярна основа цялата налична информация относно:

а) нарушенията на правилата по глава II, които са извършени от лица, които не пребивават трайно на нейна територия, и за санкциите, наложени за такива нарушения;

б) санкциите, наложени от държава-членка на лицата, които пребивават трайно на нейна територия, за нарушения, извършени в други държави-членки.

3. Държавите-членки изпращат на регулярна основа съответната информация относно националното тълкуване и прилагане на настоящия регламент на Комисията, която осигурява достъп до тази информация в електронен формат на другите държави-членки.

4. Комисията подкрепя диалога между държавите-членки относно тълкуването и прилагането на настоящия регламент чрез комитета по член 24, параграф 1.

Член 23

Общността встъпва в преговори с трети страни, които могат да бъдат необходими за целите на прилагането на настоящия регламент.

Член 24

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден по член 18, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3821/85.

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Член 25

1. По искане на държава-членка или по собствена инициатива, Комисията:

а) проучва случаи, в които се появяват различия в прилагането и привеждането в изпълнение на някоя от разпоредбите на настоящия регламент и по-специално относно времето за управление, почивките по време на работа и почивките;

б) уточнява разпоредбите на настоящия регламент с цел насърчаване на общ подход.

2. В случаите по параграф 1 Комисията взема решение относно препоръчителния подход в съответствие с процедурата, предвидена в член 24, параграф 2. Комисията съобщава своето решение на Европейския парламент, Съвета и държавите-членки.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 26

Регламент (ЕИО) № 3821/85 се изменя, както следва:

1. Член 2 се изменя, както следва:

„Член 2

За целите на настоящия регламент, се прилагат определенията, предвидени в член 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното

законодателство, свързано с автомобилния транспорт и за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98*.

*ОВ, L 102, 11.4.2006 г., стр. 1”

2. В член 3 параграфи 1, 2 и 3 се заменят със следния текст:

„1. Записващото устройство се монтира и използва в превозни средства, които са регистрирани в държава-членка и които се използват за автомобилен превоз на пътници или товари, с изключение на превозните средства по член 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006. Превозните средства по член 16, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 561/2006 и превозните средства, които са били освободени от обхвата на Регламент (ЕИО) № 3820/85, но които не са освободени по силата на Регламент (ЕО) № 561/2006, се съобразяват с това изискване до 31 декември 2007 г.

2. Държавите-членки могат да освободят от прилагането на настоящия регламент превозните средства, посочени в член 13, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006.

3. Държавите-членки могат след разрешение от Комисията да освободят от прилагането на настоящия регламент превозни средства, използвани за транспортна дейност по член 14 от Регламент (ЕО) № 561/2006.”

3. Член 14, параграф 2 се изменя, както следва:

„2. Предприятието съхранява регистрационни листове и разпечатки, независимо дали разпечатките са направени с цел спазване на член 15, параграф 1, в хронологичен ред и четливо за срок от най-малко една г. след тяхното използване и издава копия на заинтересованите водачи при искане от тяхна страна. Предприятието също така издава копия на записаните данни от картите на водачите на заинтересованите водачи при искане от тяхна страна и разпечатки на тези копия. Регистрационните листове, разпечатките се показват или предоставят при поискване от страна на всяко упълномощен инспектор.”

4. Член 15 се изменя, както следва:

- в параграф 1 де добавя нова алинея със следното съдържание:

„Когато картата на водача е повредена, неизправна или водачът не разполага с нея, водачът:

а) в началото на пътуването му, разпечатва характеристиките на превозното средство, което водачът кара и вписва на тази разпечатка:

(i) подробности, които позволяват идентифицирането на водача (име, номер на картата на водача или на свидетелството за правоуправление на водача), включително неговия подпис;

(ii) периодите по параграф 3, второ тире, букви б), в) и г);

б) в края на пътуването му, разпечатва информацията, свързана с периодите, записани със записващото оборудване, записва всички периоди на друга работа, разположение или почивка след момента на разпечатването в началото на пътуването, когато това не е записано с тахограф, и отбелязва на този документ подробностите, които позволяват идентифицирането на водача (име, номер на картата на водача или на свидетелството за правоуправление на водача), включително неговия подпис.”

- Параграф 2, алинея 2 се изменя, както следва:

„Когато в резултат на отсъствие от превозното средство водачът не е в състояние да използва оборудването на превозното средство, периодите по параграф 3, второ тире, букви б), в) и г):

а) се вписват в регистрационния лист ръчно, чрез автоматично записване или по друг начин, четливо и без зацапване на листа, ако превозното средство е снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение I; или

б) се вписват на картата на водача, като се използва приспособлението за ръчно въвеждане на данни на записващото оборудване, ако превозното средство е снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение IБ.

Когато на борда на превозното средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение IБ, има повече от един водач, всеки водач осигурява поставянето на неговата карта на водач в правилния вход на тахографа.”

- букви б) и в) на параграф 3 се изменят, както следва:

„б) „друга работа” означава всяка дейност, различна от управление, съгласно определението в член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 г. за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт*, както също така всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него, и трябва да бъде записано със следния знак: ;

в) „разположението”, определено в член 3, буква б) от Директива 2002/15/ЕО трябва да бъде записано със следния знак: .

* ОВ, L 80, 23.3.2002 г., стр. 35.”

- Параграф 4 се заличава.

- Параграф 7 се изменя, както следва:

„7. а) Когато водачът управлява превозно средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с Параграф I, водачът трябва да бъде да представи при всяко поискване на инспектора:

(i) регистрационните листове за текущата седмица и тези, използвани от водача през предходните 15 дни;

(ii) картата на водача, ако притежава такава, и

(iii) всеки писмен запис и разпечатка, направени през текущата седмица и предходните 15 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006.

Независимо от това, след 1 януари 2008 г., периодите по точки (i) и (iii) обхващат текущия ден и предходните 28 дни.

б) Когато водачът управлява превозно средство, снабдено със записващо оборудване в съответствие с приложение ІВ, водачът трябва да бъде да представи при всяко поискване на инспектора:

(i) картата на водача, притежавана от него;

(ii) всеки писмен запис и разпечатка, направени през текущата седмица и предходните 15 дни съгласно изискванията на настоящия регламент и Регламент (ЕО) № 561/2006, и

(iii) регистрационните листове, отговарящи за същия период като този посочен в предходната алинея, през които той е управлявал превозното средство със записващо оборудване в съответствие с приложение І.

Независимо от това, след 1 януари 2008 г., периодите по точка (ii) обхващат текущия ден и предходните 28 дни.

в) Упълномощеният инспектор може да проверява спазването на Регламент (ЕО) № 561/20006 чрез анализ на регистрационните листове, на показанията или разпечатаните данни, които са записани от записващото оборудване или от картата на водача, или ако това е невъзможно, чрез анализ на всеки друг подкрепящ документ, който оправдава неспазването на разпоредба, като тези предвидени в член 16, параграфи 2 и 3.”

Член 27

Регламент (ЕО) № 2135/98 се изменя, както следва:

1. Член 2, параграф 1, буква а) се заменя със следния текст:

„1. а) Считано от двадесетия ден след публикуването на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързано с автомобилния транспорт и за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98*, превозните средства, въведени в експлоатация за първи път трябва да се снабдени със записващо оборудване в съответствие с изискванията на приложение ІВ към Регламент (ЕИО) № 3821/85.

* ОВ, L 102, 11.4.2006 г., стр. 1”.

2. Член 2, параграф 2 се изменя, както следва:

„2. Държавите-членки предприемат необходимите мерки за да осигурят, така щото те да бъдат състояние да издават карти на водачите най-късно на двадесетия ден след публикуването на Регламент (ЕО) № 561/2006.”

Член 28

Регламент (ЕИО) № 3820/85 се отменя и заменя с настоящия регламент.

Независимо от това, параграфи 1, 2 и 4 на член 5 от Регламент (ЕИО) № 3820/85 продължават да се прилагат до датите, посочени в член 15, параграф 1 от Директива 2003/59/ЕО.

Член 29

Настоящият регламент влиза в сила на 11 април 2007 г., с изключение на членове 10, параграф 5; 26, параграфи 3 и 4 и член 27, които влизат в сила на 1 май 2006 г.

Настоящият регламент е задължителен в неговата цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 15 март 2006 година.

<i>За Европейския парламент:</i>	<i>За Съвета:</i>
<i>Председател</i>	<i>Председател</i>
J. BORRELL FONTELLES	H. WINKLER

Декларация

Комисията и държавите-членки следва да направят всичко възможно, така че в рамките на две години от влизането в сила на настоящия регламент разпоредбите на АЕТР да бъдат съгласувани с разпоредбите на настоящия регламент. Ако в рамките на този срок не е постигнато съгласуване, Комисията следва да предложи подходящи мерки за справяне със ситуацията.