

ROZPORZĄDZENIE NR 3820/85

Zakres terytorialny:

Rozporządzenie ma zastosowanie do przewozów drogowych, w obrębie Wspólnoty.

AETR:

- do i/lub z państw trzecich, będących stroną układu, albo w tranzyście 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 układu, w przypadku jakiegokolwiek podróży odbywanej w obrębie Wspólnoty, gdzie takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w jednym z tych krajów.

Wyłączenia obligatoryjne:

Rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów dokonywanych:

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 najwyżej 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 prędkość 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

ROZPORZĄDZENIE NR 561/2006

Zakres terytorialny:

Rozporządzenie stosuje się, niezależnie od kraju rejestracji pojazdu, do przewozu drogowego wykonywanego:

- a) wyłącznie na terytorium Wspólnoty; oraz
- b) pomiędzy Wspólnotą, Szwajcarią i państwami będącymi stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

AETR:

do międzynarodowego transportu drogowego wykonywanego w części poza obszarami określonymi powyżej, do:

- a) pojazdów zarejestrowanych we Wspólnocie lub w państwach będących stronami AETR, na całej trasie;
- b) pojazdów zarejestrowanych w państwie trzecim, niebędącym stroną AETR, tylko w odniesieniu do części trasy znajdującej się na terytorium Wspólnoty lub państw będących stronami AETR.

Wyłączenia obligatoryjne:

Rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego:

1. pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;
2. pojazdami o dopuszczalnej maksymalnej prędkości nie przekraczającej 40 km/h;
3. pojazdami będącymi własnością sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, straży pożarnej i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego, lub wynajmowanych przez nie bez kierowcy, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą;
4. pojazdami używanymi w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratunkowych, w tym pojazdami używanymi w niezarobkowym przewozie pomocy humanitarnej;
5. pojazdami specjalistycznymi używanymi do celów medycznych;
6. pojazdami specjalistycznymi pomocy drogowej poruszającymi się w promieniu 100 km od swej bazy;
7. pojazdami poddawanych próbom drogowym do celów rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdami nowymi lub przebudowanymi, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;
8. pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 ton używanymi do niezarobkowego przewozu rzeczy;
9. pojazdami użytkowymi o statusie pojazdów

ratownictwa;

8. wyspecjalizowanymi pojazdami przeznaczonymi do zadań medycznych;
9. pojazdami przewożącymi wyposażenie cyrkowe 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 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.

zabytkowych zgodnie z przepisami Państwa Członkowskiego, w których są użytkowane, wykorzystywanymi do niezarobkowych przewozów osób lub rzeczy.

Wyłączenia fakultatywne (art. 29 UCPK):

1. ~~pojazdy używane do przewozu osób, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie nadają się do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu;~~
2. pojazdy używane przez władze publiczne do pełnienia służby publicznej, które nie stanowią konkurencji dla przedsiębiorstw transportu drogowego;
3. 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;
4. pojazdy używane do przewozu odpadków lub szkieletów zwierzęcych, nie przeznaczonych do spożycia przez ludzi;
5. pojazdy używane do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni;
6. 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 kulem, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw i specjalnie przystosowanych do tego celu;
7. 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 poważnych celów niniejszego rozporządzenia. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić konieczność posiadania indywidualnego upoważnienia do takich wyjątków;
8. pojazdy poruszające się wyłącznie na wyspach o

Wyłączenia fakultatywne:

1. pojazdami będącymi własnością organów publicznych, lub wynajmowanymi przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych;
2. pojazdami używanymi lub wynajmowanymi bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa ;
3. ciągnikami rolniczymi i leśnymi używanymi w działalności rolniczej lub leśnej, w promieniu do 100 km od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem lub użytkownikiem takiego pojazdu;
4. pojazdami lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używanymi:
 - przez operatorów świadczących usługi powszechne określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 grudnia 1997 r. w sprawie wspólnych zasad rozwoju rynku wewnętrznego usług pocztowych Wspólnoty oraz poprawy jakości usług (1) do dostarczania przesyłek w ramach usług powszechnych, lub
 - do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy.Pojazdy takie są używane wyłącznie w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy;
5. pojazdami poruszającymi się wyłącznie po wyspach powierzchni nieprzekraczającej 2 300 km² w strefach, które nie są połączone z resztą terytorium kraju mostem, brodem, lub tunelem przeznaczonym dla pojazdów silnikowych;
6. pojazdami używanymi do przewozu rzeczy w promieniu 50 km od bazy przedsiębiorstwa, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej,

- powierzchni nie przekraczającej 2300 km², które nie są połączone z resztą terytorium państwowego mostem, brodem ani tunelem otwartym dla ruchu pojazdów silnikowych;
9. 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;
 10. pojazdy służące do nauki prowadzenia pojazdu, mającej na celu uzyskanie prawa jazdy;
 11. ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.
7. wraz przyczepami lub naczepami, nieprzekraczającej 7,5 tony;
 7. pojazdami używanymi do nauki jazdy i egzaminów w celu uzyskania prawa jazdy lub świadectwa kwalifikacji zawodowych, pod warunkiem że nie używa się ich do zarobkowego przewozu rzeczy lub osób;
 8. pojazdami używanymi w związku z odprowadzaniem ścieków, ochroną przeciwpowodziową, konserwacją urządzeń zaopatrujących w wodę, gaz i elektryczność, utrzymaniem i kontrolą dróg, zbieraniem odpadów z gospodarstw domowych i ich wywozem, usługami telegraficznymi i telefonicznymi, nadawaniem programów radiowych i telewizyjnych oraz wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;
 9. pojazdami wyposażonymi w 10 do 17 miejsc siedzących, używanymi wyłącznie do niezarobkowego przewozu osób;
 10. specjalistycznymi pojazdami do przewozu wyposażenia cyrków i wesołych miasteczek;
 11. specjalnie wyposażonymi pojazdami szczególnego zastosowania, które w podstawowym zakresie służą celom edukacyjnym w czasie postoju;
 12. pojazdami używanymi do odbioru mleka z gospodarstw rolnych oraz odwożenia do nich pojemników na mleko lub produktów mlecznych przeznaczonych na pasze zwierzęce;
 13. specjalistycznymi pojazdami do przewozu pieniędzy oraz/lub przedmiotów wartościowych;
 14. pojazdami używanymi do przewozu odpadów lub tusz zwierzęcych nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
 15. pojazdami używanymi wyłącznie na drogach wewnątrz obiektów, takich jak porty, obszary międzyportowe oraz terminale kolejowe;
 16. pojazdami wykorzystywanymi do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni w promieniu do 50 km.

*O ile nie zagraża to osiągnięciu celów określonych w art.1 oraz przy zapewnieniu odpowiedniej ochrony kierowców, Państwo Członkowskie może, po zatwierdzeniu przez Komisję, wprowadzić na swoim własnym terytorium mniej znaczące wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia dla pojazdów używanych na wyznaczonych obszarach o gęstości zaludnienia poniżej **5 osób/km²**, w następujących przypadkach:*

17. — *regularnych krajowych przewozów osób, których rozkłady zostały zatwierdzone przez władze (w tym przypadku możliwe jest dopuszczenie wyjątków odnoszących się do przerw), oraz*
18. — *krajowych przewozów drogowych na potrzeby własne lub o charakterze zarobkowym, które nie*

mają wpływu na jednolity rynek oraz są potrzebne do utrzymania pewnych sektorów gospodarki na danym terytorium oraz gdy wyjątki od przepisów niniejszego rozporządzenia ograniczają promień działania do 100 km.

Przewóz drogowy, którego dotyczy taki wyjątek może obejmować trasę do obszarów o gęstości zaludnienia 5

osób/km² lub wyższej, wyłącznie w celu zakończenia lub rozpoczęcia podróży. Wszelkie takie środki powinny być proporcjonalne w swym charakterze i zakresie.

Podstawowe definicje:

1. „**przewóz drogowy**” oznacza każdą podróż, odbywaną na drogach publicznych przez pojazd, załadowany lub nie, służący do przewozu osób lub rzeczy;
3. „**kierowca**” oznacza każdą osobę, która kieruje pojazdem nawet przez krótki okres, oraz każda osobę, która jest przewożona w pojeździe w tym celu, aby kierować nim w razie potrzeby;
4. „**tydzień**” oznacza okres zawarty 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 osobowego**” 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 autokarami i autobusami⁷.

Podstawowe definicje:

1. „**przewóz drogowy**” oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używanym do przewozu osób lub rzeczy;
2. „**kierowca**” oznacza osobę, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres, lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia w razie potrzeby;
3. „**przerwa**” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;
4. „**inna praca**” oznacza czynności zdefiniowane jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, z wyjątkiem „prowadzenia pojazdu”, włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim;
5. „**odpoczynek**” oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
6. „**dzienny okres odpoczynku**” oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” lub „skrócony dzienny okres odpoczynku”:
 - „regularny dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny a druga co najmniej 9 godzin,
 - „skrócony dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin;
7. „**tygodniowy okres odpoczynku**” oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” lub „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”:
 - „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45

godzin,

— „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godziny, który można, na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;

8. „**tydzień**” oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę;
9. „**czas prowadzenia pojazdu**” oznacza czas trwania czynności prowadzenia pojazdu zarejestrowany:
 - automatycznie lub półautomatycznie przez urządzenia rejestrujące określone w załącznikach I i IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85; lub
 - ręcznie, zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85;
10. „**dzienny czas prowadzenia pojazdu**” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;
11. „**tygodniowy czas prowadzenia pojazdu**” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;
12. „**załoga kilkuosobowa**” oznacza sytuację, w której w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa;
13. „**przedsiębiorstwo transportowe**” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub związek lub grupę osób nieposiadającą osobowości prawnej, niezależnie od tego, czy działa zarobkowo, lub jednostkę państwową, niezależnie od tego, czy posiada ona osobowość prawną, czy też podlega organowi posiadającemu osobowość prawną, która zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe;
14. „**okres prowadzenia pojazdu**” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub przerwie do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany.

Dzienny okres prowadzenia pojazdu

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 **9** godzin.

Może być przedłużony dwukrotnie w każdym

Dzienny okres prowadzenia pojazdu

Dzienny czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć **9** godzin.

Jednakże dzienny czas prowadzenia pojazdu może zostać przedłużony do nie więcej niż **10** godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

tygodniu do **10** godzin.

Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu nie może przekroczyć 56 godzin i nie może skutkować przekroczeniem maksymalnego tygodniowego czasu pracy ustalonego w dyrektywie 2002/15/WE.

Kierowca zapisuje jako inną pracę:

- cały czas określony w art. 4 pkt e (inna praca),
- a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia
- oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w art. 15 ust. 3 lit. C (dyspozycyjność) rozporządzenia (EWG) nr 3821/85

od ostatniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku.

Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce, na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

Dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu

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

Dwutygodniowy czas prowadzenia pojazdu

Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć **90** godzin.

Dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia pojazdu na terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego.

Przerwa

Po **4,5 godzinnym** okresie prowadzenia pojazdu kierowcy przysługuje przerwa, co najmniej **45-minutowa**, chyba, że zaczyna on okres odpoczynku.

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 w/w.

W drodze wyjątku, w przypadku krajowego przewozu osób wykonywanego na zasadzie usług regularnych Państwa Członkowskie mogą ustalić minimalną przerwę (**art. 28 UCPK**) 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.

Przerwa

Po okresie prowadzenia pojazdu trwającym **4,5 godziny** kierowcy przysługuje ciągła przerwa trwająca co najmniej **45 minut**, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

Przerwę tę może zastąpić przerwa długości co najmniej **15 minut**, po której nastąpi przerwa długości co najmniej **30 minut**, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami akapitu pierwszego.

Dzienne okresy odpoczynku

1. W każdym 24-godzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku,

Dzienne okresy odpoczynku

3. W każdym 24 godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub

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.

2. 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.

Zaloga

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 **8 kolejnych godzin**.

tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

4. Jeśli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24 godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.
5. Dzienny okres odpoczynku może zostać przedłużony do rozmiarów regularnego lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku.
6. Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

Zaloga

Na zasadzie odstępstwa od w/w przepisów, **w ciągu 30 godzin** od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkusobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej **9 godzin**.

Tygodniowy okres odpoczynku

- 1) Kierowca musi, po nie więcej niż sześciu dziennych okresach prowadzenia pojazdu, odebrać tygodniowy okres odpoczynku, określony poniżej.
- 2) 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.
- 3) W trakcie każdego tygodnia jeden z okresów odpoczynku, określonych powyżej, 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, określonym.
- 4) Tygodniowy okres odpoczynku, zaczynający się w jednym tygodniu i kontynuowany w następnym tygodniu, może być dołączony do dowolnego 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

Tygodniowy okres odpoczynku

- 1) W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:
 - a) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub
 - b) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak **skompensować** równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.
- 2) Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24 godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.
- 3) Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej dziewięć godzin.
- 4) Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.
- 5) Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.

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 lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

Pojazd transportowany promem lub pociągiem

- 1) Niezależnie od przepisów powyższych, jeśli kierowca wykonujący przewozy rzeczy lub osób towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, **dzienny okres odpoczynku można przerwać nie więcej niż jeden raz**, pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:
- a) 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,
 - b) okres między dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być możliwie 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,
 - c) podczas obu części okresu odpoczynku kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.
- 2) Przerwany w taki sposób dzienny okres odpoczynku przedłuża się o dwie godziny.

Zakaz niektórych rodzajów zapłaty

Wynagrodzenie kierowców za przebytą długość drogi i/lub ilości przewiezionych rzeczy, nawet w formie premii lub dodatku do wynagrodzenia, jest zabroniona, chyba, że wypłaty tego rodzaju nie pogorszą bezpieczeństwa na drogach

Pojazd transportowany promem lub pociągiem

1. Na zasadzie odstępstwa od przepisów powyższych, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, **okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie** innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę.
2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do koi lub do kuszetki.
3. Czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem nieobjętym zakresem niniejszego rozporządzenia do lub z pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako „inna praca”

Zakaz niektórych rodzajów zapłaty

Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składników wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachęcać do naruszeń niniejszego rozporządzenia.

Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców, o których mowa w ust. 1 w taki sposób, aby kierowcy ci mogli przestrzegać przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia.

Przedsiębiorstwo transportowe wydaje odpowiednie

polecenia kierowcy i przeprowadza regularne kontrole przestrzegania przepisów rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia.

Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia przepisów, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innego Państwa Członkowskiego lub w państwie trzecim. Bez uszczerbku dla prawa Państw Członkowskich do pociągnięcia przedsiębiorstw transportowych do pełnej odpowiedzialności, Państwa Członkowskie mogą uzależnić pociągnięcie do odpowiedzialności od naruszenia przez przedsiębiorstwo przepisów ust. 1 i 2. Państwa Członkowskie mogą wziąć pod uwagę wszelkie dowody wskazujące na to, że nie jest uzasadnione pociągnięcie przedsiębiorstwa transportowego do odpowiedzialności za popełnione naruszenie.

Przedsiębiorstwa, spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania kierowców zapewnią, aby uzgodnione umownie harmonogramy transportu były zgodne z przepisami niniejszego rozporządzenia.

Wyjątki

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

Wyjątki

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia osiągnięcie przez pojazd odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów art. 6–9 w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku.

Kierowca wskazuje powody takiego odstępowania odręcznie na wykresówce urzędzenia rejestrującego lub na wydruku z urzędzenia rejestrującego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającego na postój.

Kierowca przechowuje wszelkie dostarczone przez Państwo Członkowskie dowody dotyczące nałożonych kar lub wszczęcia postępowania do czasu, kiedy to samo naruszenie niniejszego rozporządzenia nie będzie już mogło prowadzić