

წინამდებარე დოკუმენტს გააჩნია მხოლოდ დოკუმენტური დანიშნულება და შესაბამისი უწყებები არ კისრულობენ რაიმე პასუხისმგებლობას მის შინაარსთან დაკავშირებით

► **B** ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის რეგლამენტი (EC) №561/2006

საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაზღვრული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ, რომლის მიხედვითაც შედის ცვლილებები საბჭოს რეგლამენტებში (EEC) №3821/85 და (EC) №2135/98 და უქმდება რეგლამენტი (EEC) №3820/85

(აღნიშნული ტექსტი ძალაშია ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში)

(ოფიციალური ჟურნალი L 102, 11.4.2006, გვ.1)

ცვლილება შეტანილია:

ოფიციალური ჟურნალი

	№	გვერდი	თარიღი
► M1 ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) № 1073/2009 რეგლამენტი	L300	88	14.11.2009



ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2006 წლის 15 მარტის
რეგლამენტი (EC) №561/2006

საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაზღვრული სოციალური კანონმდებლობის
ჰარმონიზაციის შესახებ, რომლის მიხედვითაც შედის ცვლილებები საბჭოს
რეგლამენტებში (EEC) №3821/85 და (EC) №2135/98 და უქმდება რეგლამენტი (EEC)
№3820/85

(აღნიშნული ტექსტი ძალაშია ევროპის ეკონომიკური ზონის ფარგლებში)

ევროპარლამენტმა და ევროკავშირის საბჭომ,

ევროპული გაერთიანების დაფუძნების შესახებ შეთანხმების, კერძოდ მისი 71-ე მუხლის
საფუძველზე,

ევროკომისიის მიერ წარმოდგენილი წინადადების საფუძველზე,

ევროპის ეკონომიკური და სოციალური კომიტეტის მოსაზრების საფუძველზე¹,

რეგიონების კომიტეტებთან კონსულტაციის გავლის შემდგომ,

მოქმედებენ რა შეთანხმების 251-ე მუხლით გათვალისწინებული პროცედურების
თანახმად², მარეგულირებელი კომიტეტის მიერ 2005 წლის 8 დეკემბერს დამტკიცებული
ერთობლივი ტექსტის ფარგლებში,

ვინაიდან,

- (1) საავტომობილო ტრანსპორტის სფეროში საავტომობილო ტრანსპორტთან
დაკავშირებული განსაზღვრული კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ საბჭოს
1985 წლის 20 დეკემბრის (EEC) №3820/85 რეგლამენტი³ მიმართულია შიდა
ტრანსპორტის ტიპებს შორის კონკურენციის პირობების ჰარმონიზაციისკენ,
განსაკუთრებით საავტომობილო გადაზიდვების სექტორის მიმართ, და სამუშაო
პირობებისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაუმჯობესებისკენ. პროგრესი ამ
სფეროში უნდა იქნას შენარჩუნებული და გაგრძელებული.
- (2) საავტომობილო გადაზიდვების განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის
ორგანიზების შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 11 მარტის 2002/15/EC

¹ ოფიციალური ჟურნალი C 221, 17.9.2002, გვ. 19.

² ევროპარლამენტის 2003 წლის 14 იანვრის დასკვნა (ოფიციალური ჟურნალი C 38 E, 12.2.2004, გვ. 152),
საბჭოს 2004 წლის 09 იანვრის საერთო პოზიცია (ოფიციალური ჟურნალი C 63 E, 15.3.2005, გვ. 11) და
ევროპარლამენტის 2005 წლის 13 აპრილის პოზიცია (ოფიციალური ჟურნალი C 33 E, 9.2.2006, გვ. 425).
ევროპარლამენტის 02.02.2006 წლის იურიდიული რეზოლუცია და საბჭოს 02.02.2006 წლის გადაწყვეტილება.

³ ოფიციალური ჟურნალი L 370, 31.12.1985, გვ. 1. დებულება შესწორებულია ევროპარლამენტისა და საბჭოს
2003/59/EC დირექტივის შესაბამისად (OJ L 226, 10.9.2003, გვ. 4).

დირექტივა¹, ითხოვს წევრი სახელმწიფოებისგან ზომების მიღებას, რომლებიც შეზღუდავს საგზაო გადაზიდვებში დაკავებულ მუშაკთა ყოველკვირეულ მაქსიმალურ სამუშაო დროს.

- (3) აღნიშნა სირთულეები (EEC) №3820/85 რეგლამენტის დებულებების ზოგიერთი პუნქტის ინტერპრეტაციის, გამოყენების, მიღებისა და მონიტორინგის დროს ყველა წევრ სახელმწიფოში ერთიანი ფორმით ევროპული გაერთიანების ფარგლებში ეროვნულ და საერთაშორისო გადაზიდვებში დაკავებული მძღოლების მართვის დროის, შესვენებებისა და დასვენების პერიოდების წესებთან დაკავშირებით მათი შედგენისას გამოყენებული ტერმინების ფართო მნიშვნელობების გამო.
- (4) სასურველია ამ დებულებების ეფექტიანი და ერთიანი ფორმით მიღება, თუ აღნიშნული მიზნები უნდა იქნას მიღწეული, და წესების გამოყენება უარყოფითად არ უნდა აისახოს რეპუტაციაზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საჭიროა წესების უფრო ზუსტი და მარტივი ნაკრები, რომელიც იქნება უფრო ადვილად გასაგები, ინტერპრეტირებული და გამოყენებული საგზაო გადაზიდვების სფეროში და ამ წესების შესრულების მაკონტროლებელი კომპეტენტური ორგანოების მიერ.
- (5) წინამდებარე რეგლამენტში გათვალისწინებული ზომები სამუშაო პირობებთან დაკავშირებით არ უნდა აყენებდეს ზიანს ორივე მხარის უფლებას მუშაკებისთვის ხელსაყრელი დებულებების ორმხრივი ხელშეკრულებით ან სხვა გზით მიღებასთან დაკავშირებით.
- (6) სასურველია უფრო ზუსტად იქნას განსაზღვრული ამ რეგლამენტის მოქმედების სფერო იმ სატრანსპორტო საშუალებების ძირითადი კატეგორიების მითითებით, რომლებსაც ის ითვალისწინებს.
- (7) ეს რეგლამენტი გამოიყენება იმ საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებით, რომლებიც ხორციელდება ან მხოლოდ ევროპული გაერთიანების ფარგლებში, ან ევროპული გაერთიანების, შვეიცარიის და ევროპული ეკონომიკური ზონის ხელშეკრულების მონაწილე ქვეყნებს შორის.
- (8) საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვებში დაკავებული ეკიპაჟების მუშაობის შესახებ 1970 წლის 1 ივლისს გაფორმებული ევროპის შეთანხმების (AETR), მასში შეტანილი ცვლილებებით, გამოყენება უნდა გაგრძელდეს ტვირთების საავტომობილო გადაზიდვების და მგზავრების საავტომობილო გადაყვანის მიმართ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებიც რეგისტრირებულია რომელიმე წევრ სახელმწიფოში ან AETR-ის ხელშემკვრელ რომელიმე ქვეყანაში, მგზავრობის განმავლობაში ევროპულ გაერთიანებასა და მესამე მხარეს შორის, გარდა შვეიცარიისა, და ევროპული ეკონომიკური ზონის ხელშეკრულების მონაწილე ქვეყნებს შორის ან ასეთი ქვეყნის ტერიტორიის გავლით. საჭიროა AETR-ში ცვლილებების რაც შეიძლება სწრაფად შეტანა, იდეალურ შემთხვევაში ამ რეგლამენტის ძალაში შესვლიდან ორი

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 80, 23.3.2002, გვ. 35.

წლის განმავლობაში, მისი დებულებების ამ რეგლამენტთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით.

- (9) მესამე ქვეყნებში რეგისტრირებული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენების შემთხვევაში, რომელიც არ წარმოადგენს AETR-ის ხელშემკვრელ მხარეს, AETR-ის დებულება გამოიყენება მგზავრობის იმ მონაკვეთის მიმართ, რომელიც შესრულებულია გაერთიანებაში ან AETR-ის ხელშემკვრელ მხარეში.
- (10) ვინაიდან AETR-ის შეთანხმების საგანი შედის ამ რეგლამენტის მოქმედების სფეროში, მოლაპარაკებების წარმართვისა და შეთანხმების დადების უფლებამოსილება ენიჭება თანამეგობრობას.
- (11) თუ თანამეგობრობის შიდა წესების შესწორება აღნიშნულ სფეროში საჭიროებს AETR-ში შესწორების შეტანას, წევრი სახელმწიფოები იმოქმედებენ ერთად AETR-ში ცვლილების სწრაფად განხორციელების მიზნით მოცემული პროცედურის შესაბამისად.
- (12) გამონაკლისების სია უნდა იყოს განახლებული ახალი მონაცემების შესაბამისად, რათა ასახოს ბოლო 19 წლის განმავლობაში საგზაო გადაზიდვების სექტორში მომხდარი მოვლენების განვითარება.
- (13) უნდა იყოს მოცემული ყველა მთავარი ტერმინის განმარტება იმისათვის, რომ ინტერპრეტაცია იყოს უფრო ადვილი და გარანტირებულ იქნას ამ დებულების გამოყენება ერთიანი წესით. გარდა ამისა, უნდა იქნას მიღებული ყველანაირი ძალისხმევა ერთიანი ინტერპრეტაციის უზრუნველსაყოფად და ამ რეგლამენტში გამოსაყენებლად ეროვნული მაკონტროლებელი ორგანოების მიერ. განმარტება “კვირა“, რომელიც მოცემულია ამ რეგლამენტში, ხელს არ უნდა უშლიდეს მძღოლებს დაიწყოთ სამუშაო კვირა კვირის ნებისმიერ დღეს.
- (14) ეფექტიანი გამოყენების გარანტიისთვის საჭიროა, რომ კომპეტენტურმა ორგანოებმა, საგზაო ტესტირების ჩატარებისას და გარდამავალი პერიოდის გასვლის შემდეგ, განსაზღვრონ, რომ მართვის დრო და დასვენების პერიოდი სათანადოდ დაცულია შემოწმების დღეს და შემოწმებამდე 28 დღის განმავლობაში.
- (15) ძირითადი წესები მართვის დროსთან დაკავშირებით უნდა იყოს განმარტებული და გამარტივებული იმისათვის, რომ ციფრული ტაქოგრაფის გამოყენებით შესაძლებელი იყოს საბჭოს 1985 წლის 20 დეკემბრის (EEC) N3821/85 რეგლამენტის დაცვის და წინამდებარე რეგლამენტის დაცვის შემოწმება საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით საავტომობილო გადაზიდვების დროს¹. გარდა ამისა, მუდმივმოქმედი კომიტეტის მეშვეობით წევრი სახელმწიფოების ორგანოები უნდა ცდილობდნენ ურთიერთგაგების მიღწევას ამ რეგლამენტის შესრულებისას.
- (16) დამტკიცებულია, რომ (EEC) N3820/85 რეგლამენტის შესაბამისად შეიძლება მართვისა და შესვენებების პერიოდების ყოველდღიური გრაფიკის შედგენა, რათა მძღოლს

¹ OJ L 370, 31.12.1985, გვ. 8. რეგლამენტი კომისიის რეგლამენტის (EC) N432/2004 შესწორებებით (OJ L 71, 10.3.2004, გვ. 3.)

მიეცეს შესაძლებლობა მართოს სატრანსპორტო საშუალება ხანგრძლივი დროის განმავლობაში შესვენების სრულად გამოყენების გარეშე, რაც იწვევს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შემცირებას და მძღოლის სამუშაო პირობების გაუარესებას. ამიტომ, ბოროტად გამოყენების თავიდან აცილების მიზნით, აუცილებელია დასვენების გადანაწილების უზრუნველყოფა.

- (17) მოცემული რეგლამენტი მიზნათ ისახავს დაქირავებული მუშაკების სოციალური პირობების გაუმჯობესებას, რომლებზეც ვრცელდება ამ რეგლამენტის მოქმედება, აგრეთვე ზოგადი საგზაო უსაფრთხოების გაზრდას. ეს ძირითადად ხდება დღის, კვირის და ორი უწყვეტი კვირის განმავლობაში მართვის მაქსიმალურ დროსთან დაკავშირებული დებულებების მეშვეობით, ეს დებულება ავალდებულებს მძღოლებს ისარგებლონ რეგულარული ყოველკვირეული დასვენებით ორი თანმიმდევრული კვირის განმავლობაში სულ მცირე ერთხელ და დებულებების მეშვეობით, რომლებშიც გაწერილია, რომ ყოველდღიური დასვენების პერიოდი არ უნდა იყოს 9 საათიან უწყვეტ პერიოდზე ნაკლები. ვინაიდან აღნიშნული დებულებებით გარანტირებულია ადეკვატური დასვენება, აგრეთვე ბოლო წლების მანძილზე დებულებების დაცვის კონტროლთან დაკავშირებული სამუშაოების გამოცდილების გათვალისწინებით, უკვე აღარ არსებობს ყოველდღიური დასვენების პერიოდების შემცირების კომპენსაციის სისტემის აუცილებლობა.
- (18) ევროპული გაერთიანების ტერიტორიაზე საგზაო გადაზიდვების უმეტესობა ითვალისწინებს ბორანის ან სარკინიგზო ტრანსპორტის გამოყენებას. ნათელია, რომ ასეთი გადაზიდვებისთვის უნდა იყოს გათვალისწინებული შესაბამისი დებულებები ყოველდღიურ დასვენებასა და შესვენებებთან დაკავშირებით.
- (19) საზღვარზე სატვირთო და სამგზავრო გადაზიდვების მოცულობის გაზრდის გამო, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების ინტერესებში და დებულებების დაცვის მიზნით სასურველია, რომ საგზაო ტესტირება და საწარმოების შენობების შემოწმება ითვალისწინებდეს მართვის დროს, მძღოლების მიერ დასვენებებისა და შესვენებების პერიოდებს წევრ სახელმწიფოებში ან მესამე ქვეყნებში და განისაზღვროს შესაბამისი წესების დაცვის სიზუსტე.
- (20) სატრანსპორტო საწარმოების პასუხისმგებლობა უნდა ვრცელდებოდეს, სულ მცირე, იმ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც წარმოადგენს ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს და არ უნდა გამორიცხავდეს იმ ფიზიკურ პირთა სასამართლო დევნას, რომლებმაც დაარღვიეს წინამდებარე რეგლამენტი, მოუწოდეს მისი დარღვევისკენ ან ხელი შეუწყვეს მის დარღვევას.
- (21) მძღოლებს, რომლებიც მუშაობენ რამდენიმე სატრანსპორტო საწარმოში, ყოველ მათგანში უნდა მიეწოდოს შესაბამისი ინფორმაცია, რათა საწარმოებმა შეასრულოს საკუთარი ვალდებულებები ამ რეგლამენტის შესაბამისად.
- (22) სოციალური პროგრესის ხელშეწყობისა და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გაზრდის მიზნით ყოველი წევრი სახელმწიფო უნდა იტოვებდეს უფლებას გარკვეული შესაბამისი ზომების მიღებასთან დაკავშირებით.

- (23) ზოგიერთ ქვეყანაში მოქმედი კანონების ნაწილობრივი გაუქმება უნდა ასახავდეს ცვლილებებს საავტომობილო გადაზიდვების სექტორში და ითვალისწინებდეს იმ ელემენტებს, რომლებიც ამჟამად არ განიცდის კონკურენციის ზეწოლას.
- (24) წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან შეათანხმონ წესები იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც გამოიყენება მგზავრების რეგულარული გადაყვანის მიზნით არაუმეტეს 50 კმ მანძილზე. ეს წესები უნდა უზრუნველყოფდეს დაცვას მართვის ნებადართული დროის, სავალდებულო შესვენებებისა და დასვენებების ფარგლებში.
- (25) ეფექტიანი შესრულების მიზნით სასურველია, რომ რეგულარული შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო სამგზავრო გადაზიდვები შემოწმდეს სტანდარტული საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურის გამოყენებით.
- (26) წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან შეადგინონ მოცემული რეგლამენტის დარღვევების მიმართ მოქმედი საჯარიმო სანქციების წესები. ეს საჯარიმო სანქციები უნდა იყოს ეფექტიანი, პროპორციული, დამაჯერებელი და არადისკრიმინაციული. სერიოზული დარღვევების გამოვლენისას სატრანსპორტო საშუალების დაკავების შესაძლებლობა ასევე უნდა იყოს ჩართული წევრი-სახელმწიფოების მიერ გამოსაყენებელი საერთო ზომების სიაში. მოცემულ რეგლამენტში მოყვანილი საჯარიმო სანქციებისა თუ სასამართლო დავების შემთხვევაში მოქმედი ღონისძიებების დებულებები არ უნდა აყენებდეს ზიანს ეროვნულ წესებს მტკიცების ტვირთთან დაკავშირებით.
- (27) რეგლამენტის დაცვის ზუსტი და ეფექტიანი კონტროლის ინტერესებიდან გამომდინარე სასურველია ერთიანი წესების უზრუნველყოფა მოცემული რეგლამენტის დარღვევისთვის სატრანსპორტო საწარმოებისა და მძღვლების პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით. ეს პასუხისმგებლობა შეიძლება ითვალისწინებდეს სისხლის სამართლის, სამოქალაქო ან ადმინისტრაციულ საჯარიმო სანქციებს, როგორც ეს შეიძლება იყოს წევრი სახელმწიფოს შემთხვევაში.
- (28) ვინაიდან მოცემული რეგლამენტის ამოცანა, კერძოდ კი მართვის, შესვენებებისა და დასვენებების დროის ზუსტი საერთო წესების მიღება, სათანადო დონეზე არ მიიღწევა წევრი სახელმწიფოების მიერ და ამრიგად კოორდინირებული მუშაობის აუცილებლობის მიზნით შეიძლება უკეთ იქნას მიღწეული ევროპული გაერთიანების დონეზე, ევროპულ გაერთიანებას შეუძლია მიიღოს ზომები სუბსიდიარობის პრინციპის შესაბამისად, როგორც ეს მითითებულია შეთანხმების მე-5 მუხლში. ამ მუხლში აღნიშნული პროპორციულობის პრინციპის შესაბამისად, მოცემული რეგლამენტი არ სცდება ამ ამოცანის მისაღწევად აუცილებელ ფარგლებს.
- (29) წინამდებარე რეგლამენტის განსახორციელებლად აუცილებელი ზომები მიიღება საბჭოს 28.06.1999 წლის N1999/468/EC რეგლამენტის შესაბამისად, რომელშიც

მოცემულია კომისიაზე დაკისრებული უფლებამოსილების განხორციელების პროცედურები¹.

- (30) ვინაიდან მძღოლების მინიმალური ასაკის შესახებ დებულებები განსაზღვრულია დირექტივით 2003/59/EC² და უნდა იქნას გადატანილი 2009 წლამდე, ამ რეგლამენტში მოითხოვება მხოლოდ ეკიპაჟის მინიმალურ ასაკთან დაკავშირებული გარდამავალი დებულებები.
- (31) (EEC) N3821/85 რეგლამენტში უნდა იქნას შეტანილი ცვლილებები სატრანსპორტო საწარმოებისა და მძღოლების სპეციფიკური ვალდებულებების განსაზღვრის მიზნით, აგრეთვე იურიდიული დასაბუთების და გზაზე მართვის და დასვენების დროის შეზღუდვების დაცვის კონტროლის განხორციელების გამარტივების ხელშეწყობის მიზნით.
- (32) (EEC) N3821/85 რეგლამენტში აგრეთვე უნდა იქნას შეტანილი შესწორება იურიდიული სიზუსტის უზრუნველსაყოფად, რაც შეეხება ციფრული ტაქოგრაფისა და მძღოლის ბარათების შემოღების ახალ თარიღებს.
- (33) საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურის შემოღება (EC) №2135/98 დებულების შესაბამისად, რომელიც შესაძლებლობას აძლევს მძღოლს ჩაიწეროს მისი საქმიანობა 28 დღის განმავლობაში მძღოლის ბარათზე ისე, რომ სატრანსპორტო საშუალების მუშაობის ელექტრონული ჩანაწერები წარმოებდეს 365 დღის განმავლობაში, სამომავლოდ საგზაო ტექნიკურ დათვალიერებას გახდის უფრო სწრაფს და ყოვლისმომცველს.
- (34) 88/599/EEC დირექტივის³ შესაბამისად საგზაო ტესტირება შემოიფარგლება ყოველდღიური მართვის დროით, ყოველდღიური დასვენებისა და შესვენების პერიოდებით. როდესაც ციფრული ჩამწერი აპარატი იქნება მიღებული, ინფორმაცია მძღოლისა და სატრანსპორტო საშუალების შესახებ შეტანილი იქნება მეხსიერებაში ელექტრონიკის საშუალებით, რომელიც შეამოწმებს ამ ინფორმაციას ადგილზე. დროთა განმავლობაში ეს შესაძლებელს გახდის ჩავატაროთ დასვენების რეგულარული და მოკლე ყოველდღიური პერიოდების მარტივი შემოწმება, აგრეთვე რეგულარული და მოკლე ყოველკვირეული პერიოდების და საკომპენსაციო დასვენების მარტივი შემოწმება.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 184, 17.7.1999, გვ. 23.

² ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2003 წლის 15 ივლისის 2003/59/EC დირექტივა გარკვეული ტიპის სატვირთო და სამგზავრო ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების საწყისი კვალიფიკაციისა და პერიოდული სწავლების შესახებ, რომელსაც შეაქვს ცვლილებები საბჭოს N3820/85 რეგლამენტში და 91/439/EC დირექტივაში, და აუქმებს საბჭოს 76/914/EEC დირექტივას (ოფიციალური ჟურნალი L 226, 10.9.2003, გვ. 4). დირექტივა საბჭოს 2004/66/EC დირექტივის შესწორებით (ოფიციალური ჟურნალი L 168, 1.5.2004, გვ. 35).

³ საბჭოს 23.11.1988 წლის 88/599/EEC დირექტივა (EEC) №3820/85 რეგლამენტის საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული ზოგიერთი სოციალური დებულების ჰარმონიზაციის შესახებ და (EEC) №3821/85 რეგლამენტის საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული ჩამწერი აპარატურის შესახებ შესრულების შემოწმების სტანდარტული პროცედურების შესახებ (ოფიციალური ჟურნალი L 325, 29.11.1988, გვ. 55).

- (35) გამოცდილებამ აჩვენა, რომ ამ დებულების პუნქტების შესრულება, კერძოდ კი ორკვირიან პერიოდში მართვის მითითებულ მაქსიმალურ დროსთან დაკავშირებით, არ შედის ძალაში, თუ შემოწმებისას არ იქნება შემოღებული სათანადო და ეფექტიანი კონტროლი მთელი პერიოდის განმავლობაში.
- (36) ციფრულ ტექნოლოგიებთან დაკავშირებით იურიდიული დებულებების გამოყენება უნდა იყოს შეთანხმებული ამ რეგლამენტთან ოპტიმალური ეფექტიანობის მიღწევის მიზნით საგზაო გადაზიდვებში გარკვეული სოციალური დებულებების შესრულების მონიტორინგისა და დაცვის დროს.
- (37) სიზუსტისა და რაციონალიზაციისთვის (EEC) №3820/85 რეგლამენტი უნდა იყოს ანულირებული და შეცვლილი ამ რეგლამენტით.

მიიღეს შემდეგი რეგლამენტი:

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1

წინამდებარე რეგლამენტი ადგენს საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვასა და მგზავრების გადაყვანაში დაკავებული მძღოლების მართვის, შესვენებებისა და დასვენებების დროის წესებს კონკურენციის პირობების ჰარმონიზაციის მიზნით, იმისათვის რომ ჰარმონიზებულ იქნას პირობები შიდა ტრანსპორტის ტიპებს შორის, განსაკუთრებით საგზაო გადაზიდვების სექტორის მიმართ და სამუშაო პირობების გასაუმჯობესებლად და საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების გასაზრდელად. წინამდებარე რეგლამენტი ასევე მიმართულია წევრი სახელმწიფოების მიერ დებულებების დაცვის მონიტორინგისა და კონტროლის მეთოდების სრულყოფისკენ, აგრეთვე საგზაო გადაზიდვების დარგში სამუშაოს მეთოდების სრულყოფისკენ.

მუხლი 2

1. წინამდებარე რეგლამენტი ეხება:

- (ა) ტვირთების საგზაო გადაზიდვებს, როდესაც ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მაქსიმალური დასაშვები მასა, მისაბმელთან ან ნახევრადმისაბმელთან ერთად, აღემატება 3,5 ტონას, ან
- (ბ) მგზავრების საგზაო გადაყვანას ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებიც კონსტრუირებული ან ადაპტირებულია მუდმივ საფუძველზე, მძღოლის ჩათვლით 9-ზე მეტი მგზავრის გადასაყვანად, და რომლებიც განკუთვნილია ამ მიზნისთვის.

2. ეს რეგლამენტი ეხება, მიუხედავად სატრანსპორტო საშუალების რეგისტრაციის ქვეყნისა, საგზაო გადაზიდვებს, რომლებიც შესრულებულია:

- (ა) მხოლოდ ევროპული გაერთიანების ფარგლებში; ან

(ბ) ევროპული გაერთიანების, შვეიცარიასა და ევროპული ეკონომიკური ზონის ხელშეკრულების ხელშემკვრელი მხარე ქვეყნებს შორის.

3. AETR გამოიყენება მოცემული რეგლამენტის ნაცვლად, მე-2 პუნქტში აღნიშნული ტერიტორიების ფარგლებს გარეთ ნაწილობრივ შესრულებული საერთაშორისო საავტომობილო გადაზიდვებთან დაკავშირებით:

(ა) სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, რომლებიც რეგისტრირებულია ევროპული გაერთიანების ან AETR-ის ხელშემკვრელი მხარე ქვეყნებში, გადაზიდვის პერიოდის განმავლობაში;

(ბ) სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ, რომლებიც რეგისტრირებულია მესამე ქვეყანაში, რომელიც არ წარმოადგენს AETR-ის ხელშემკვრელ მხარეს, მხოლოდ ევროპული გაერთიანების ან AETR-ის ხელშემკვრელი მხარე ქვეყნების ტერიტორიაზე მგზავრობის ნაწილში.

AETR-ით გათვალისწინებული დებულებები უნდა იყოს შეთანხმებული წინამდებარე რეგლამენტის მუხლებთან ისე, რომ ამ რეგლამენტის ძირითადი დებულებები AETR-იდან გამოყენებულ იქნას ამ სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ ევროპული გაერთიანების ტერიტორიაზე შესრულებული მგზავრობის რომელიმე ნაწილისთვის.

მუხლი 3

წინამდებარე რეგლამენტი არ გამოიყენება საგზაო გადაზიდვების მიმართ, რომლებსაც ახორციელებენ:

(ა) რეგულარული სამგზავრო საგზაო გადაზიდვებისთვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებები, არაუმეტეს 50 კმ მანძილის მარშრუტზე;

(ბ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომელთა მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარე არ აღემატება 40 კმ/სთ;

(გ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოადგენს შეიარაღებული ძალების, სამოქალაქო თავდაცვის სამსახურების, სახანძრო ბრიგადების და საზოგადოებრივი წესრიგის შენარჩუნებაზე პასუხისმგებელი ძალების საკუთრებას ან დაქირავებულია მათ მიერ მძღოლის გარეშე, როდესაც გადაზიდვა მიმდინარეობს ამ სამსახურების წინაშე დასმული ამოცანების შედეგად და მათი კონტროლის ქვეშ.

(დ) სატრანსპორტო საშუალებები, მათ შორის ჰუმანიტარული დახმარების არაკომერციული გადაზიდვებისთვის გამოყენებული ტრანსპორტი, რომლებიც გამოიყენება საგანგებო სიტუაციებში ან სამაშველო სამუშაოების დროს;

(ე) სპეციალიზირებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება სამედიცინო მიზნებში;

(ვ) საავარიო-სარემონტო სამსახურების სპეციალიზირებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც მუშაობენ ბაზიდან 100 კმ-ის რადიუსში;

- (ზ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გადიან საგზაო გამოცდებს ტექნიკური შემუშავებების, რემონტის ან ტექდათვალიერების მიზნით, აგრეთვე ახალი ან განახლებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ჯერ არ არიან გაშვებულნი ექსპლუატაციაში;
- (ზ) სატრანსპორტო საშუალებები ან მათი კომბინაცია არაუმეტეს 7,5 ტ მაქსიმალური დასაშვები მასით, რომლებიც გამოიყენება ტვირთების არაკომერციული გადაზიდვის მიზნით;
- (თ) კომერციული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებსაც აქვთ ისტორიული სტატუსი იმ წევრი სახელმწიფოს კანონმდებლობის შესაბამისად, რომელშიც ხდება სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაცია, და რომლებიც გამოიყენება მგზავრების არაკომერციული გადასაყვანად ან ტვირთების არაკომერციული გადაზიდვებისთვის.

მუხლი 4

წინამდებარე რეგლამენტის მიზნებისთვის გამოიყენება შემდეგი განმარტებები:

- (ა) “საავტომობილო გადაზიდვები“ ნიშნავს მგზავრობას, რომელიც შესრულებულია მგზავრების გადასაყვანად ან ტვირთების გადასაზიდად დატვირთული ან ცარიელი სატრანსპორტო საშუალებებით მთლიანად ან ნაწილობრივ საერთო სარგებლობაში არსებული გზით;
- (ბ) “ავტოსატრანსპორტო საშუალება“ ნიშნავს სატრანსპორტო საშუალებას, ტრაქტორს, მისაბმელს ან ნახევრადმისაბმელს, ან ამ სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაციას, რომლებიც განიმარტება შემდეგი წესით:
- “სატრანსპორტო საშუალება“: თვითმავალი მოწყობილობა, რომელიც გადაადგილდება გზაზე, გარდა სალიანდაგო გზისა, და ჩვეულებრივ გამოიყენება მგზავრების გადასაყვანად ან ტვირთების გადასაზიდად.
 - “ტრაქტორი“: თვითმავალი მოწყობილობა, რომელიც გადაადგილდება გზაზე, გარდა სალიანდაგო გზისა, და სპეციალურად განკუთვნილია მისაბმელის ან ნახევრადმისაბმელის, აგრეგატებისა თუ მექანიზმების ბუქსირში ჩაბმის, მართვის ან გადაადგილების მიზნით.
 - “მისაბმელი“: ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც გამოიყენება სატრანსპორტო საშუალებასთან ან ტრაქტორთან კომბინირების გზით.
 - “ნახევრადმისაბმელი“: მისაბმელი წინა ღერძის გარეშე, რომელიც მიბმულია ისე, რომ მისი წონის ან მასზე გადასაზიდი ტვირთის მნიშვნელოვანი ნაწილი მოდიოდეს ტრაქტორზე ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე.
- (გ) “მძღოლი“ ნიშნავს რომელიმე პირს, რომელიც მართავს სატრანსპორტო საშუალებას დროის ხანმოკლე პერიოდის განმავლობაში კი, ან პირი, რომელიც გადაზიდვის განხორციელებისას იმყოფება სატრანსპორტო საშუალებაში მისი მოვალეობების

შესაბამისად, რათა აუცილებლობის შემთხვევაში მართოს სატრანსპორტო საშუალებება;

- (დ) “შესვენება” ნიშნავს პერიოდს, როდესაც მძღოლს არ შეუძლია მართოს სატრანსპორტო საშუალება ან შეასრულოს სხვა სამუშაო და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ დასვენებისთვის;
- (ე) “სხვა სამუშაო“ ნიშნავს ყველა ტიპის საქმიანობას, რომელიც 2002/15/EC დირექტივის მე-3(ა) მუხლში განიმარტება, როგორც “სამუშაო დრო“, გარდა “მართვისა“, მათ შორის ნებისმიერი სამუშაო იმავე ან სხვა დამქირავებლისთვის ტრანსპორტის სექტორში ან მის ფარგლებს გარეთ;
- (ვ) “დასვენება“ ნიშნავს უწყვეტ პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს მისი დრო;
- (ზ) “ყოველდღიური დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს ყოველდღიურ პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს მისი დრო და რომელიც ითვალისწინებს “რეგულარულ ყოველდღიურ დასვენების პერიოდს“ და “შემოკლებულ ყოველდღიურ დასვენების პერიოდს“.
- “რეგულარული ყოველდღიური დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს სულ მცირე 11 საათიან დასვენებას. მეორე ვარიანტი - რეგულარული ყოველდღიური დასვენების ეს პერიოდი შეიძლება გამოყენებულ იქნას ორ ნაწილად, პირველი უნდა იყოს სულ მცირე სამ საათიანი უწყვეტი პერიოდი, ხოლო მეორე - სულ მცირე ცხრა საათიანი ხანგრძლივობის უწყვეტი პერიოდი.
 - “შემოკლებული ყოველდღიური დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს სულ მცირე 9 საათიან და არაუმეტეს 11 საათიან დასვენების პერიოდს.
- (თ) “ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს ყოველკვირეულ პერიოდს, რომლის განმავლობაშიც მძღოლს შეუძლია თავისუფლად განკარგოს საკუთარი დრო და რომელიც ითვალისწინებს “რეგულარულ ყოველკვირეულ დასვენების პერიოდს“ და “შემოკლებულ ყოველკვირეულ დასვენების პერიოდს“.
- “რეგულარული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს სულ მცირე 45 საათიან დასვენებას.
 - “შემოკლებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი“ ნიშნავს 45 საათზე ნაკლებ დასვენების პერიოდს, რომელიც მე-8(6) მუხლის პირობების შესაბამისად შეიძლება შემცირებულ იქნას სულ მცირე 24 თანმიმდევრულ საათამდე;
- (ი) “კვირა“ ნიშნავს დროის პერიოდს ორშაბათის 0:00 საათიდან კვირა დღის 24:00 საათამდე;
- (კ) “მართვის დრო“ - ნიშნავს მართვის დროის ხანგრძლივობას, რომელიც ჩაწერილია:
- ავტომატური ან ნახევრად ავტომატური საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით (EEC) №3821/85 რეგლამენტის I და IB დანართების შესაბამისად, ან

- მექანიკურად, როგორც ეს მოითხოვება (EEC) №3821/85 რეგლამენტის მე-16(2) მუხლით;
- (ლ) “ყოველდღიური მართვის დრო“ ნიშნავს მართის საერთო დაგროვილ დროს დასვენების ერთი ყოველდღიური პერიოდის დასრულებისა და დასვენების მომდევნო ყოველდღიური პერიოდის დაწყების შორის ან ყოველდღიური დასვენების პერიოდსა და ყოველკვირეული დასვენების პერიოდს შორის;
- (მ) “მართვის ყოველკვირეული დრო“ ნიშნავს კვირის განმავლობაში დაგროვილ მართვის საერთო დროს.
- (ნ) “მაქსიმალური დასაშვები მასა“ ნიშნავს სრულად დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისთვის ნებადართულ მაქსიმალურ დასაშვებ მასას;
- (ო) “გადაზიდვებთან დაკავშირებით რეგულარული სამგზავრო მომსახურება“ - ნიშნავს ეროვნულ და საერთაშორისო მომსახურებებს სამგზავრო ვაგონებითა და ავტობუსებით მგზავრების საერთაშორისო გადაყვანის ზოგადი წესების შესახებ საბჭოს 16.03.1992 წლის (EEC) №684/92 რეგლამენტის¹ მე-2 მუხლის შესაბამისად;
- (პ) “მართვა ერთდროულად რამდენიმე მძღოლით“ ნიშნავს სიტუაციას, როდესაც ტარების ყოველ პერიოდში ორი თანმიმდევრული ყოველდღიური დასვენების პერიოდებს შორის ან ყოველდღიურ დასვენების პერიოდსა და ყოველკვირეულ დასვენების პერიოდს შორის, სატრანსპორტო საშუალებაში არის სულ მცირე ორი მძღოლი, რომლებიც მართავენ მას. ერთობლივი მართვის პირველი საათისთვის მეორე მძღოლის ან მძღოლების ყოფნა აუცილებელი არ არის, ხოლო დანარჩენ პერიოდში - აუცილებელია.
- (ჟ) “სატრანსპორტო საწარმო“ - ნიშნავს ფიზიკურ პირს, იურიდიულ პირს, ასოციაციას თუ პირთა ჯგუფს იურიდიული სამართალსუბიექტურობის გარეშე, მიუხედავად იმისა, წარმოადგენენ თუ არა ისინი კომერციულ ან ოფიციალურ ორგანოს, რომელსაც გააჩნია საკუთარი იურიდიული სამართალსუბიექტურობა, რომლებიც ახორციელებენ საგზაო გადაზიდვებს ქირავნობის საფუძველზე ანაზღაურებით ან საკუთარი ხარჯებით.
- (რ) “მართვის პერიოდი“ ნიშნავს მართვის დაგროვილ დროს იმ მომენტიდან, როდესაც მძღოლი იწყებს მართვას, რომელსაც მოჰყვება დასვენების ან შესვენების პერიოდი, დასვენების ან შესვენების პერიოდის გამოყენებამდე. მართვის პერიოდი შეიძლება იყოს უწყვეტი ან განაწილებული რამდენიმე ნაწილად.

თავი II

სატრანსპორტო საშუალების ეკიპაჟი,

მართის, შესვენებისა და დასვენების პერიოდები

მუხლი 5

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 74, 20.03.1992, გვ. 1. რეგლამენტი შესწორებებით, რომლებიც შეტანილია დაშვების შესახებ 2003 წლის აქტით.

1. მძღოლის მინიმალური ასაკი უნდა იყოს 18 წელი.
2. მძღოლის დამხმარეს მინიმალური ასაკი უნდა იყოს 18 წელი. თუმცა, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ შეამცირონ მინიმალური ასაკი მძღოლის დამხმარეთათვის 16 წლამდე იმ შემთხვევაში, თუ:
 - (ა) საგზაო გადაზიდვა ხორციელდება ერთი წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალების ბაზირების ადგილიდან 50 კმ რადიუსში, ადგილობრივი ადმინისტრაციული ზონების ჩათლით, რომელთა ცენტრებიც მდებარეობს ამ რადიუსში;
 - (ბ) მძღოლის მინიმალური ასაკის შემცირება ხდება პროფესიული სწავლების მიზნით, და
 - (გ) არსებობს შესაბამისობა შეზღუდვებთან, რომლებიც დადგენილია შრომის პირობებთან დაკავშირებით წევრი სახელმწიფოების ეროვნული წესებით.

მუხლი 6

1. მართვის ყოველდღიური დრო არ უნდა აღემატებოდეს 9 საათს.
თუმცა, მართვის ყოველდღიური დრო შეიძლება გაგრძელებულ იქნას სულ მცირე 10 საათამდე არაუმეტეს ორჯერ კვირაში.
2. ყოველკვირეული მართვის დრო არ უნდა აღემატებოდეს 56 საათს და შედეგად არ უნდა იწვევდეს მუშაობის მაქსიმალური ყოველკვირეული დროს გადამეტებას, რომელიც განსაზღვრულია დირექტივაში 2002/15/EC.
3. მართვის საერთო დაგროვილი დრო არ უნდა აღემატებოდეს 90 საათს.
4. მართვის ყოველდღიური და ყოველკვირეული დრო უნდა ითვალისწინებდეს ევროპული გაერთიანების ან მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე მართვის მთელ დროს.
5. მძღოლმა როგორც სხვა დრო უნდა ჩაწეროს ნებისმიერი დრო, რომელიც გატარებულია მე-4(ე) მუხლის შესაბამისად, აგრეთვე ნებისმიერი დრო, რომელიც გამოყენებულ იქნა სატრანსპორტო საშუალების მართვის დროს იმ კომერციული ოპერაციების განსახორციელებლად, რომლებიც არ არის გათვალისწინებული წინამდებარე რეგლამენტით, აგრეთვე უნდა ჩაწეროს (EEC) N3821/85 რეგლამენტის მე-5(3)(გ) მუხლით გათვალისწინებულ სამუშაოზე ყოფნის პერიოდები ყოველდღიური და ყოველკვირეული დასვენების პერიოდების შემდეგ. ეს ჩანაწერი უნდა იყოს შესრულებული ხელით ჩანაწერების ფურცელზე, ამობეჭდილი ვარიანტის სახით ან ჩასაწერ აპარატში მონაცემთა მექანიკურად შეყვანის მოწყობილობის გამოყენებით.

მუხლი 7

ოთხნახევარ საათიანი მართვის პერიოდის შემდეგ მძღოლმა უნდა გააკეთოს სულ მცირე 45 წუთიანი უწყვეტი შესვენება, თუ ის არ სარგებლობს დასვენების პერიოდით.

ეს შესვენება შეიძლება შეიცვალოს სულ მცირე 15 წუთიანი შესვენების პერიოდით შემდგომში არანაკლებ 30 წუთიანი შესვენების პერიოდით, რომლებიც უნდა იყოს განაწილებული პირველი პუნქტის დებულებების დაცვით.

მუხლი 8

1. მძღოლმა უნდა ისარგებლოს ყოველდღიური და ყოველკვირეული დასვენების პერიოდებით.
2. ყოველი 24 საათიანი პერიოდის განმავლობაში ყოველდღიური დასვენების ან ყოველკვირეული დასვენების წინა პერიოდის დასრულების შემდეგ მძღოლმა უნდა გამოიყენოს დასვენებისთვის დასვენების ახალი პერიოდი.
 თუ ამ 24 საათიან პერიოდიდან ყოველდღიური დასვენების პერიოდის ნაწილი შეადგენს სულ მცირე 9 საათს და არაუმეტეს 11 საათს, აღნიშნული ყოველდღიური დასვენების პერიოდი ჩაითვლება, როგორც შემცირებული დასვენების პერიოდი.
3. ყოველდღიური დასვენების პერიოდის გაგრძელება შეიძლება იმისათვის, რომ გამოვიდეს ყოველდღიური დასვენების რეგულარული პერიოდი ან ყოველკვირეული დასვენების შემოკლებული პერიოდი.
4. მძღოლს შეუძლია ისარგებლოს ყოველდღიური დასვენების არაუმეტეს სამი შემოკლებული პერიოდით ყოველკვირეული დასვენების რომელიმე ორ პერიოდს შორის.
5. მე-2 პუნქტის ნაწილობრივ გაუქმების მეთოდით ყოველდღიური ან ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის 30 საათის ფარგლებში, მძღოლმა, რომელიც მართავს სატრანსპორტო საშუალებას რამდენიმე მძღოლის მონაწილეობით, დასვენებისთვის უნდა გამოიყენოს ახალი პერიოდი სულ მცირე ცხრა საათის განმავლობაში.
6. ორი თანმიმდევრული კვირის განმავლობაში, მძღოლმა უნდა გამოიყენოს სულ მცირე:
 - რეგულარული ყოველკვირეული დასვენების ორი პერიოდი, ან
 - რეგულარული ყოველკვირეული დასვენების ერთი პერიოდი და ყოველკვირეული დასვენების ერთი პერიოდი სულ მცირე 24 საათის განმავლობაში. თუმცა, შემოკლებული პერიოდის ანაზღაურება უნდა მოხდეს დასვენების შესაბამისი პერიოდით, რომელიც იქნება გამოყენებული ერთიანი დასვენებისთვის მესამე კვირის დასრულებამდე, რომელიც მოსდევს აღნიშნულ კვირას.

ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი უნდა იწყებოდეს არაუგვიანეს ექვსი 24 საათიანი პერიოდის დასრულებამდე ყოველკვირეული დასვენების წინა პერიოდის ბოლოდან.

▼M1

6.ა მე-6 პუნქტიდან გამონაკლისის დაშვების გზით, მგზავრების საერთაშორისო გადაყვანის ერთჯერადი მომსახურების გამწევ მძღოლს, საავტობუსო სატრანსპორტო ბაზარზე წვდომის საერთო წესების შესახებ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2009 წლის 21 ოქტომბრის (EC) №1073/2009 რეგლამენტის¹ თანახმად, შეუძლია გადადოს ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი 12 თანმიმდევრული 24-საათიან პერიოდამდე წინა რეგულარული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდის მიხედვით იმ პირობით, რომ:

- (ა) მომსახურება გრძელდება 24 თანმიმდევრული საათის განმავლობაში წევრ სახელმწიფოსა თუ მესამე ქვეყანაში, რომელთან დაკავშირებითაც გამოიყენება წინამდებარე რეგლამენტი, გარდა იმ სახელმწიფოსა, სადაც დაიწყო მომსახურების გაწევა;
- (ბ) აღნიშნული გამონაკლისის განხორციელების შემდგომ მძღოლმა უნდა მიიღოს:
 - (i) ორი რეგულარული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი; ან
 - (ii) ერთი რეგულარული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი მინიმუმ 24 საათის ხანგრძლივობით. თუმცა აღნიშნული შემცირება ანაზღაურდება ერთობლივად აღებული დასვენების ექვივალენტური პერიოდით, გამონაკლისის სახით დაშვებული პერიოდის დასრულების შემდეგ მესამე კვირის დასრულებამდე.
- (გ) 2014 წლის 1 იანვრის შემდგომ, სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით (EEC) 3821/85 რეგლამენტის Iბ დანართის შესაბამისად.
- (დ) 2014 წლის 1 იანვრის შემდგომ, იმ შემთხვევაში, თუ 22:00 სთ-დან 06:00 სთ-მდე გადაადგილების პერიოდში, სატრანსპორტო საშუალება დაკომპლექტებული იქნება ეკიპაჟის ბევრი წევრით ან მე-7 მუხლით გათვალისწინებულ გზაზე მოძრაობის პერიოდი შემცირდება სამ საათამდე.

კომისია გაუწევს ახლო მონიტორინგს აღნიშნული გამონაკლისის დაშვების შემდგომ სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებას, რათა უზრუნველყოს საგზაო უსაფრთხოების შენარჩუნება განსაკუთრებით მკაცრ პირობებში, კერძოდ შეამოწმოს ის ფაქტი, რომ სრული დაგროვებული საგზაო მოძრაობის დრო გამონაკლისით გათვალისწინებული პერიოდის განმავლობაში არ არის გადაჭარბებული. 2012 წლის 4 დეკემბრის მდგომარეობით, კომისია შეადგენს ანგარიშს, რომელშიც წარმოდგენილი იქნება აღნიშნული გამონაკლისის დაშვების შედეგები საგზაო უსაფრთხოებასთან, ასევე სოციალურ ასპექტებთან მიმართებაში. იმ შემთხვევაში, თუ ჩათვლის მიზანშეწონილად, კომისია წარმოადგენს შესწორებებს წინამდებარე რეგლამენტში ზემოაღნიშნულთან დაკავშირებით.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 300, 14.11.2009, გვ. 88

▼B

7. დასვენება, რომელსაც მძღოლი გამოიყენებს შემოკლებული ყოველკვირეული დასვენების კომპენსაციის სახით, უნდა დაემატოს სულ მცირე 9 საათიანი დასვენების სხვა პერიოდს.
8. თუ მძღოლი აირჩევს ამ ვარიანტს, მას შეუძლია გამოიყენოს დასვენების ყოველდღიური პერიოდები და შემოკლებული დასვენების ყოველკვირეული პერიოდები სატრანსპორტო საშუალებაში, თუ ის აღჭურვილია კომფორტული საწოლი ადგილებით ყოველი მძღოლისთვის და თუ სატრანსპორტო საშუალება არის გაჩერებული.
9. ორ კვირაზე გათვალისწინებული ყოველკვირეული დასვენების პერიოდი შეიძლება გამოყენებულად ჩაითვალოს ნებისმიერი კვირის დროს, მაგრამ არა ორივე კვირაში.

მუხლი 9

1. მე-8 მუხლის ნაწილობრივი გაუქმების მეთოდით, როდესაც მძღოლი თან ახლავს ბორანით ან მატარებლით გადასაყვან სატრანსპორტო საშუალებას და ისვენებს დასვენების რეგულარული პერიოდის განმავლობაში, ამ პერიოდის შეწყვეტა შეიძლება არაუმეტეს ორჯერ სხვა სახის საქმიანობის მიზეზით, რომელიც ჯამში არ აღემატება ერთ საათს. ასეთი ყოველდღიური დასვენების პერიოდის დროს მძღოლის განკარგულებაში უნდა იყოს საწოლი ადგილი.
2. წინამდებარე რეგლამენტით გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალების საკუთარი პასუხისმგებლობის ქვეშ მიღების ადგილამდე მისასვლელი მგზავრობის ან ამ ადგილიდან გამომგზავრების დრო, როდესაც სატრანსპორტო საშუალება არ იმყოფება არც მძღოლის სახლთან, და არც დამქირავებლის საექსპლუატაციო ცენტრში, რომელიც წარმოადგენს მძღოლის მუშაობის ადგილს, არ წარმოადგენს დასვენებას ან შესვენებას, თუ მძღოლი იმყოფება ბორანზე ან მატარებელში და მის განკარგულებაში არ არის საწოლი ადგილი.
3. მძღოლის მიერ იმ სატრანსპორტო საშუალების მართვაზე დახარჯული დრო, რომელიც არ არის გათვალისწინებული წინამდებარე რეგლამენტით, სატრანსპორტო საშუალებამდე ან სატრანსპორტო საშუალებიდან, რომელიც გათვალისწინებულია წინამდებარე რეგლამენტით და არ იმყოფება არც მძღოლის სახლთან, და არც დამქირავებლის საექსპლუატაციო ცენტრში, რომელიც წარმოადგენს მძღოლის მუშაობის ადგილს, უნდა ჩაითვალოს როგორც სხვა სამუშაო.

თავი III

სატრანსპორტო საწარმოების პასუხისმგებლობა*მუხლი 10*

1. სატრანსპორტო საწარმო არ უნდა აწარმოებდეს მის მიერ დაქირავებული ან მის განკარგულებაში გადაცემული მძღოლებისთვის თანხის გადახდას არც პრემიების, და არც ძირითად ხელფასზე დანამატის სახით ნამუშევარი მანძილისა და/ან გადატანილი ტვირთის შესაბამისად, თუ ასეთი გადახდა საფრთხეს უქმნის საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას და/ან ხელს უწყობს ამ რეგლამენტის დარღვევას.
2. სატრანსპორტო საწარმომ უნდა განახორციელოს პირველ პუნქტში აღნიშნული მძღოლების მუშაობის ორგანიზება ისე, რომ მძღოლებს შეეძლოთ (EEC) N3821/85 რეგლამენტის და ამ რეგლამენტის II თავის შესრულება. სატრანსპორტო საწარმოს მიერ მძღოლისთვის უნდა იქნას გაცემული სათანადო ინსტრუქციები და აწარმოოს რეგულარული შემოწმებები (EEC) N3821/85 რეგლამენტის და ამ რეგლამენტის II თავის შესრულების უზრუნველსაყოფად.

3. სატრანსპორტო საწარმომ უნდა იკისროს პასუხისმგებლობა საწარმოს მძღოლების მიერ ჩადენილი დარღვევებისთვის იმ შემთხვევაშიც კი, თუ დარღვევა ჩადენილია სხვა წევრი სახელმწიფოს ან მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე.

სატრანსპორტო საწარმოზე სრული პასუხისმგებლობის დაკისრებასთან დაკავშირებით წევრი სახელმწიფოების უფლებისთვის ზიანის მიყენების გარეშე, წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ სავალდებულო გახადონ პასუხისმგებლობის პირობა საწარმოს მიერ პირველი და მე-2 პუნქტების დარღვევის შემთხვევაში. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ გაითვალისწინონ იმის მტკიცებულება, რომ სატრანსპორტო საწარმოს არ შეიძლება დასაბუთებულად დაეკისროს პასუხისმგებლობა ჩადენილი დანაშაულისთვის.

4. საწარმოების, ტვირთის გამგზავნების, ექსპედიტორების, ტუროპერატორების, მთავარი შემკვეთების, ქვე-კონტრაქტორებისა და მუშაკთა დამქირავებელი სააგენტოების მიერ უნდა იქნას უზრუნველყოფილი ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მგზავრობის დროის შესაბამისობა ამ რეგლამენტთან.

5. (ა) სატრანსპორტო საწარმო, რომელიც სარგებლობს საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებებით (EEC) №3821/85 რეგლამენტის IB დანართის შესაბამისად, რომელიც გათვალისწინებულია წინამდებარე რეგლამენტით, ვალდებულია:
 - (i) უზრუნველყოს, რომ ყველა მონაცემი ჩატვირთულ იქნას სატრანსპორტო საშუალების მოწყობილობიდან და მძღოლის ბარათიდან წევრი სახელმწიფოს მიერ მოთხოვნილი რეგულარულობით და რომ შესაბამისი მონაცემების ჩატვირთვა განხორციელდეს უფრო ხშირად შესრულებული ქმედებების შესახებ სრული ინფორმაციის ჩატვირთვის უზრუნველსაყოფად.
 - (ii) უზრუნველყოს, რომ სატრანსპორტო საშუალების ხელსაწყოებიდან და მძღოლის ბარათიდან ჩატვირთული ყველა მონაცემი ინახებოდეს ჩაწერის განხორციელებიდან არანაკლებ 12 თვის განმავლობაში, და ინსპექტორის მოთხოვნის შემთხვევაში ეს ინფორმაცია უნდა იყოს ხელმისაწვდომი უშუალოდ ან დისტანციურად, საწარმოს შენობიდან.

- (ბ) მოცემული ქვეპუნქტის მიზნებში ტერმინი “ჩატვირთული“ უნდა იქნას გამოყენებული (EEC) №3821/85 რეგლამენტის IB დანართის I თავის (s) პუნქტის შესაბამისად განსაზღვრული მნიშვნელობით.
- (გ) მაქსიმალური პერიოდის ხანგრძლივობა, რომლის განმავლობაშიც უნდა იყოს ჩატვირთული შესაბამისი ინფორმაცია (ა)(i) ქვეპუნქტის თანახმად, უნდა იქნას განსაზღვრული კომისიის მიერ 24-ე(2) მუხლით დადგენილი პროცედურის შესაბამისად.

თავი IV

გამონაკლისები

მუხლი 11

წევრ სახელმწიფოს შეუძლია გაითვალისწინოს უფრო ხანგრძლივი მინიმალური შესვენებები და დასვენების პერიოდები ან მართვის უფრო ხანმოკლე პერიოდები, ვიდრე ეს ჩაწერილია მე-6-9 მუხლებში საავტომობილო ტრანსპორტით გადაზიდვასთან დაკავშირებით, რომელიც განხორციელდა ამ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. ასეთ შემთხვევაში, წევრმა სახელმწიფომ უნდა გაითვალისწინოს შესაბამისი კოლექტიური ან სხვა ხელშეკრულება სოციალურ პარტნიორებს შორის. მიუხედავად ამისა, ეს რეგლამენტი ძალაში რჩება იმ მძღოლების მიმართ, რომლებიც ჩართულნი არიან საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებში.

მუხლი 12

იმ პირობით, რომ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას საფრთხე არ შეექმნება, და იმისათვის, რომ სატრანსპორტო საშუალება მიყვანილ იქნას სათანადო სადგომამდე, მძღოლს შეუძლია გამოიყენოს მე-6-9 მუხლები იმ ოდენობით, რაც აუცილებელია ხალხის, სატრანსპორტო საშუალებებისა თუ გადასაზიდი ტვირთის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად. მძღოლმა ხელით უნდა ჩაწეროს ასეთი გამგზავრების მიზეზი საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურის ჩაწერის ფურცელში ან საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურის ამონაბეჭდში, ან სამსახურეობრივ რეესტრში სათანადო სადგომში მისვლის შემდეგ.

მუხლი 13

1. იმ პირობით, რომ ეს არ მიაყენებს ზიანს პირველ მუხლში მითითებულ ამოცანებს, ყოველ წევრ სახელმწიფოს შეუძლია წარმოადგინოს გამონაკლისები მე-5-9 მუხლებიდან და მიიღოს ასეთი გამონაკლისები საკუთარ ტერიტორიაზე ინდივიდუალური პირობების შესაბამისად ან სხვა წევრი სახელმწიფოს თანხმობის შემთხვევაში, ეს გამონაკლისები გამოიყენება შემდეგი ტიპის სატრანსპორტო საშუალებებით გადაზიდვის შემთხვევაში:

- (ა) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოადგენს საკუთრებას ან დაქირავებულია მძღოლის გარეშე, სახელმწიფო ორგანოების მიერ საგზაო გადაზიდვების შესასრულებლად, რომლებიც არ კონკურირებენ კერძო საწარმოებთან.
- (ბ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც წარმოადგენს საკუთრებას ან დაქირავებულია მძღოლის გარეშე, სოფლის მეურნეობის, საბაღო, სატყეო, საფერძნო ან მეთევზეობის სამეურნეო საწარმოების მიერ ტვირთების გადასაზიდად, როგორც მათი საკუთარი სამეწარეო საქმიანობის ნაწილი, საწარმოს ბაზიდან 100 კმ-ის რადიუსში.
- (გ) სოფლის მეურნეობის ტრაქტორები და მეტყვევების ტრაქტორები, რომლებიც გამოიყენება სოფლის მეურნეობის ან მეტყვევების სამუშაოებისთვის იმ საწარმოს ბაზიდან 100 კმ რადიუსში, რომელიც ფლობს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას საკუთრების, ქირავნობის ან იჯარის უფლებით;
- (დ) სატრანსპორტო საშუალებები ან სატრანსპორტო საშუალებების კომბინაციები არაუმეტეს 7.5 ტ მაქსიმალური დასაშვები მასით, რომლებიც გამოიყენება:
- უნივერსალური მომსახურების მიმწოდებლების მიერ, როგორც ეს განსაზღვრულია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 15.12.1997 წლის 97/67/EC დირექტივის მე-2(13) მუხლით ევროპული გაერთიანების საფოსტო სამსახურების შიდა ბაზრის განვითარებისა და მომსახურების ხარისხის გაუმჯობესების ზოგად წესებთან¹ დაკავშირებით, როგორც უნივერსალური მომსახურების ნაწილი, ან
 - მასალის, აღჭურვილობის ან მექანიზმების გადასაზიდად მძღოლის მიერ სამუშაოს დროს გამოსაყენებლად.
- ეს სატრანსპორტო საშუალებები უნდა იქნას გამოყენებული საწარმოს ბაზიდან 50 კმ რადიუსში იმ პირობით, რომ სატრანსპორტო საშუალების მართვა არ წარმოადგენს მძღოლის ძირითად საქმიანობას.
- (ე) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც მუშაობენ მხოლოდ კუნძულებზე არაუმეტეს 2 300 კვადრატული მეტრის ფართობით, რომლებიც არ უკავშირდება სახელმწიფოს დანარჩენ ტერიტორიას საავტომობილო ხილით, ფონით ან გვირაბით.
- (ვ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება ტვირთების გადასაზიდად საწარმოს ბაზიდან 50 კმ რადიუსში და მუშაობს ბუნებრივ ან გათხევადებულ აირზე ან ელექტროენერჯიაზე, არაუმეტეს 7,5 ტ მაქსიმალური დასაშვები მასით.
- (ზ) ავტომობილები, რომლებიც გამოიყენება მართვის სწავლისთვის ან მართვის გამოცდის ჩასაბარებლად მართვის მოწმობის ან პროფესიული კომპეტენტურობის სერტიფიკატის მისაღებად იმ პირობით, რომ მათი გამოყენება არ ხდებოდა ტვირთების ან მგზავრების კომერციული გადაყვანისთვის;

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 15, 21.1.1998, გვ. 14. დირექტივა შესწორებით, რომლებიც შეტანილია (EC) №1882/2003 რეგლამენტით (ოფიციალური ჟურნალი L 284, 31.10.2003, გვ. 1)

- (თ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება საკანალიზაციო სამუშაოების ჩატარების, წყალდიდობებისგან დაცვის, გაზისა და ელექტროენერჯის საწარმოების ტექნომსახურების, გზების ტექნომსახურებისა და საგზაო კონტროლის, კარდაკარი წესით საყოფაცხოვრებო ნარჩენების შეგროვებისა და უტილიზაციის, სატელეგრაფო და სატელეფონო სამსახურების, რადიო- და ტელემაუწყებლობის, აგრეთვე რადიო და ტელეგადამცემი და მიმღები დეტექტორების მომსახურების მიზნით;
- (ი) სატრანსპორტო საშუალებები 10-17 ადგილით, რომლებიც გამოიყენება მხოლოდ მგზავრების არაკომერციული გადაყვანის მიზნით;
- (კ) სპეციალიზირებული სატრანსპორტო საშუალებები ცირკისა და ატრაქციონების აღჭურვილობის გადასაზიდად;
- (ლ) სპეციალურად აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალებები მობილური პროექტებისთვის, რომელთა ძირითად მიზანს წარმოადგენს საგანმანათლებლო მომსახურება გაჩერების პერიოდში.
- (მ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება რძის შესაგროვებლად ფერმებიდან და ფერმაში ტარის ან ცხოველებისთვის განკუთვნილი რძის პროდუქტების დასაბრუნებლად;
- (ნ) სპეციალიზირებული სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება ფულისა და/ან ძვირფასეულობის გადასატანად;
- (ო) სატრანსპორტო საშუალებები ცხოველების ნარჩენების ან ნაკლავის გადასაზიდად, რომლებიც არ არის განკუთვნილი ადამიანის მიერ გამოსაყენებლად;
- (პ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება მხოლოდ გზებზე არსებულ ნაგებობებში, რომლებიც განკუთვნილია ტვირთების გადასატვირთად, მაგალითად, პორტში, დეპოში ან სარკინიგზო ტერმინალში;
- (ჟ) სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც გამოიყენება ცოცხალი ცხოველების გადასაყვანად ფერმიდან ადგილობრივ ბაზარზე და უკან, ან ბაზრიდან ადგილობრივ სასაკლაოზე 50 კმ რადიუსში;
2. წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან აცნობონ კომისიას პირველი პუნქტის თანახმად წარმოდგენილი გამონაკლისების შესახებ და კომისიამ უნდა აცნობოს ეს ინფორმაცია სხვა წევრ სახელმწიფოებს.
3. იმ პირობით, რომ ეს არ მიაყენებს ზიანს პირველ მუხლში მითითებულ ამოცანებს და მძღოლებისთვის უზრუნველყოფილია სათანადო დაცვა, კომისიის მიერ დამტკიცების შემდეგ წევრ სახელმწიფოს შეუძლია მიიღოს საკუთარ ტერიტორიაზე ამ რეგლამენტისგან განთავისუფლება იმ სატრანსპორტო საშუალებებთან დაკავშირებით, რომლებიც გამოიყენება წინასწარ განსაზღვრულ რაიონებში ერთ კვადრატულ მეტრზე ხუთ სულზე ნაკლები მოსახლეობის სიმჭიდროვით, შემდეგ შემთხვევებში:

- რეგულარული შიდა სამგზავრო გადაყვანები, კომპეტენტური ორგანოების მიერ მათი განრიგის დამტკიცების შემთხვევაში (ამ შემთხვევაში ნებადართულია მხოლოდ შესვენებასთან დაკავშირებული გამონაკლისები), და
- შიდა საგზაო გადაზიდვები, შესრულებული საკუთარი ხარჯებით, ანაზღაურებით ან დაქირავებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებებით, რომლებიც არ ახდენს უარყოფით გავლენას ერთიან ბაზარზე და საჭიროა შესაბამის ტერიტორიაზე დარგის განსაზღვრული სექტორების შესანარჩუნებლად და როდესაც ამ რეგლამენტისგან განთავისუფლების დებულებები ითვალისწინებს 100 კმ-მდე შემზღუდველ რადიუსს.

სავტომობილო გადაზიდვა ამ გამონაკლისის შესაბამისად შეიძლება ითვალისწინებდეს მგზავრობას რაიონებში ერთ კვადრატულ მეტრზე ხუთი ან მეტი სულის მოსახლეობის სიმჭიდროვით მხოლოდ მგზავრობის დასასრულებლად ან დასაწყებად. რაიმე სახის ზომები აღნიშნულთან დაკავშირებით უნდა იყოს მისი ტიპისა და მასშტაბის პროპორციული.

თავი 14

1. იმ პირობით, რომ ეს არ მიაყენებს ზიანს პირველ მუხლში მითითებულ ამოცანებს, კომისიის მიერ უფლებამოსილების მინიჭების შემდეგ წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ წარმოადგინონ მე-6-9 მუხლების გამონაკლისები მხოლოდ გამონაკლის შემთხვევებში განხორციელებული საგზაო გადაზიდვების მიმართ.
2. გამონაკლის შემთხვევებში წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ წარმოადგინონ დროებითი გადახვევა არანაკლებ 30 დღის პერიოდზე, რის შესახებაც დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს კომისიას.
3. კომისიამ უნდა მიაწოდოს სხვა წევრ სახელმწიფოებს ინფორმაცია ამ მუხლის შესაბამისად წარმოდგენილი გამონაკლისების შესახებ.

თავი 15

1. წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან უზრუნველყონ, რომ მე-3(ა) მუხლით განსაზღვრული სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებმა, იხელმძღვანელონ ეროვნული წესებით, რომლებიც უზრუნველყოფს სათანადო დაცვას მართვის ნებადართული დროის ფარგლებში, აგრეთვე სავალდებულო შესვენებებისა და დასვენებების პერიოდების ფარგლებში.

თავი V

შემოწმების პროცედურები და საჯარიმო სანქციები

მუხლი 16

1. თუ ავტომობილი არ არის აღჭურვილი საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით (EEC) №3821/85 რეგლამენტის შესაბამისად, ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტები ეხება:
 - (ა) რეგულარულ შიდასახელმწიფოებრივ სამგზავრო გადაყვანებს, და
 - (ბ) რეგულარულ საერთაშორისო სამგზავრო გადაყვანებს, რომელთა მარშრუტის ტერმინალი მდებარეობს 50 კმ მანძილზე საზღვრიდან სწორ ხაზზე ორი წევრი სახელმწიფოს შორის, და რომელთა მარშრუტის მანძილი არ აღემატება 100 კმ.
2. გადაყვანების გრაფიკი და სამსახურეობრივი რეესტრი უნდა იქნას შედგენილი ავტოსაწარმოს მიერ და ასახავდეს ყოველი მძღოლის გვარს, სახელს, მისი ბაზის ადგილსამყოფელს და წინასწარ შედგენილ გრაფიკს მართვის სხვადასხვა პერიოდებისთვის, სხვა სამსახურისთვის, შესვენებებისა და სამსახურში ყოფნისთვის. ყოველ მძღოლს, რომელსაც ევალება სამუშაოს შესრულება პირველი პუნქტის შესაბამისად, უნდა ჰქონდეს ამონაწერი სამსახურეობრივი რეესტრიდან და გრაფიკის ასლი.
3. სამსახურეობრივი რეესტრი:
 - (ა) უნდა ასახავდეს მე-2 პუნქტში მითითებულ დეტალებს მინიმალური პერიოდისთვის, რომელიც ითვალისწინებს წინა 28 დღეს; ამ მონაცემების განახლება უნდა მოხდეს რეგულარულად, არანაკლებ თვეში ერთხელ;
 - (ბ) უნდა იყოს ხელმოწერილი სატრანსპორტო საწარმოს ხელმძღვანელის ან მისი უფლებამოსილი წარმომადგენლის მიერ;
 - (გ) უნდა ინახებოდეს სატრანსპორტო საწარმოში ერთი წლის განმავლობაში იმ ვადის დასრულების შემდეგ, რომელიც გათვალისწინებულია რეესტრით. სატრანსპორტო საწარმო გასცემს ამონაწერს რეესტრიდან მძღოლის მოთხოვნის შემთხვევაში; და
 - (დ) უნდა იქნას წარმოდგენილი და გადაცემული უფლებამოსილი ინსპექტორის მოთხოვნის შემთხვევაში.

თავი 17

1. მოქმედებენ რა 93/173/EEC გადაწყვეტილებაში¹ მითითებული სტანდარტული ფორმით, წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან აცნობონ კომისიას საჭირო ინფორმაცია იმისათვის, რომ მან ყოველ 2 წელიწადში შეადგინოს ამ რეგლამენტის და (EEC) №3821/85 რეგლამენტის გამოყენების და ამ საკითხებთან დაკავშირებული მოვლენების ანგარიში.
2. ეს ინფორმაცია უნდა ეცნობოს კომისიას არაუგვიანეს შესაბამისი ორწლიანი პერიოდის მომდევნო წლის 30 სექტემბრისა.
3. ანგარიშში უნდა იყოს მითითებული მე-13 მუხლში აღნიშნული გამონაკლისების გამოყენების წესი.

¹ ოფიციალური ჟურნალი L 72, 25.3.1993, გვ. 33.

4. კომისიამ უნდა გაგზავნოს ანგარიში ევროპარლამენტსა და საბჭოში შესაბამისი ორწლიანი პერიოდის დასრულებიდან 13 თვის განმავლობაში.

მუხლი 18

წევრ სახელმწიფოებს შეუძიათ მიიღონ ისეთი ზომები, რომლებიც აუცილებელია წინამდებარე რეგლამენტის შესასრულებლად.

მუხლი 19

1. წევრი სახელმწიფოების მიერ უნდა იქნას ჩაწერილი წინამდებარე რეგლამენტის და (EEC) №3821/85 რეგლამენტის დარღვევის მიმართ გამოსაყენებელი საჯარიმო სანქციების წესები და უნდა მიმართონ ყველა ზომას, რაც აუცილებელია მათი შესრულების უზრუნველსაყოფად. ეს საჯარიმო სანქციები უნდა იყოს ეფექტიანი, პროპორციული, დამარწმუნებელი და არადისკრიმინაციული. წინამდებარე რეგლამენტის და (EEC) №3821/85 რეგლამენტის დარღვევა არ უნდა ისჯებოდეს ერთზე მეტი საჯარიმო სანქციით ან პროცედურით. წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან აცნობონ კომისიას ამ ზომების და საჯარიმო სანქციის გამოყენების წესის შესახებ 29-ე მუხლის მე-2 ქვეპუნქტში მითითებული თარიღისთვის. კომისია, თავის მხრივ, აცნობებს აღნიშნულის შესახებ სხვა წევრ სახელმწიფოს.
2. წევრმა სახელმწიფომ უნდა მისცეს კომპეტენტურ ორგანოებს საწარმოზე და/ან მძღოლზე საჯარიმო სანქციის დაკისრების უფლება ამ რეგლამენტის დარღვევისთვის, რომელიც გამოვლინდება მის ტერიტორიაზე და რომლის მიმართაც ჯერ არ გამოყენებულა საჯარიმო სანქციები, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ ასეთ დარღვევას ადგილი ჰქონდა სხვა წევრი სახელმწიფოს ან მესამე ქვეყნის ტერიტორიაზე.

გამორიცხვის მეთოდით, თუ გამოვლინდა დარღვევა:

- რომელიც არ იყო ჩადენილი შესაბამისი წევრი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, და
- იყო ჩადენილი სხვა წევრ სახელმწიფოში ან სხვა ქვეყანაში დაფუძნებული საწარმოს მიერ ან მძღოლის მიერ, რომლის სამუშაო ადგილიც მდებარეობს სხვა წევრ სახელმწიფოში ან სხვა ქვეყანაში.

2009 წლის 1 იანვრამდე წევრ სახელმწიფოს შეუძლია საჯარიმო სანქციების შემოღების ნაცვლად აცნობოს დარღვევის ფაქტების შესახებ წევრი სახელმწიფოს კომპეტენტურ ორგანოს ან მესამე ქვეყანას, სადაც დაფუძნებულია საწარმო, ან მდებარეობს მძღოლის სამუშაო ადგილი.

3. როდესაც წევრი სახელმწიფო იწყებს სასამართლო პროცესს ან იყენებს საჯარიმო სანქციებს კონკრეტული დარღვევისთვის, მან უნდა წარმოუდგინოს მძღოლს სათანადო წესით გაფორმებული წერილობითი მტკიცებულებები.
4. წევრი სახელმწიფოების მიერ უნდა იქნას უზრუნველყოფილი პროპორციული საჯარიმო სანქციების სისტემა, რომელიც შეიძლება ითვალისწინებდეს ფინანსურ

საჯარიმო სანქციებს, იყო ძალაში ან მოქმედებდა ამ რეგლამენტის და (EEC) №3821/85 რეგლამენტის დარღვევისთვის საწარმოების, ასოცირებული ტვირთის გამგზავნების, ექსპედიტორების, ტუროპერატორების, ძირითადი კონტრაქტორების, ქვეკონტრაქტორებისა და მძღოლების დასაქმების სააგენტოების მიერ.

მუხლი 20

1. მძღოლმა უნდა შეინახოს წევრი სახელმწიფოს მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულება დაკისრებული საჯარიმო სანქციების მიმართ ან სასამართლო განხილვის დაწყების შესახებ იმ დრომდე, როდესაც ამ რეგლამენტის იგივე დარღვევა აღარ იქნება მეორე სასამართლო განხილვის ან საჯარიმო სანქციის მიზეზი ამ რეგლამენტის შესაბამისად.
2. მძღოლმა მოთხოვნისთანავე უნდა წარმოადგინოს პირველ პუნქტში აღნიშნული მტკიცებულება.
3. ერთზე მეტი საწარმოს მიერ დაქირავებული ან ერთზე მეტი საწარმოს განკარგულებაში მყოფი მძღოლი ვალდებულია თითოეულ მათგანს წარმოუდგინოს ინფორმაცია იმ მოცულობით, რაც საჭიროა ამ საწარმოს მიერ II თვის დებულებების შესასრულებლად.

მუხლი 21

იმისათვის, რომ გამოძიებულ იქნას შემთხვევები, როდესაც წევრი სახელმწიფო თვლის, რომ ადგილი ჰქონდა ამ რეგლამენტის ისეთ დარღვევას, როდესაც საფრთხე ექმნება საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოებას, ამ წევრმა სახელმწიფომ უნდა მიანიჭოს შესაბამის კომპეტენტურ ორგანოებს ასეთი ავტომობილის დაკავების უფლებამოსილება მანამ, სანამ დარღვევის მიზეზი არ იქნება აღმოფხვრილი. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ აიძულონ მძღოლი გამოიყენოს ყოველდღიური დასვენების პერიოდი. როდესაც ეს მართებულია, წევრი სახელმწიფოები ვალდებული არიან სამუდამოდ ან დროებით შეუჩერონ საწარმოს გადაზიდვის ნებართვა ან შეზღუდონ ამ ნებართვის მოქმედების ვადა, თუ ეს საწარმო მდებარეობს იმავე წევრ სახელმწიფოში, აგრეთვე სამუდამოდ ან დროებით ჩამოართვან მართვის მოწმობა ან შეზღუდონ მათი მოქმედების ვადა. იმოქმედებს რა 24-ე(2) მუხლში გათვალისწინებული პროცედურების შესაბამისად, კომისიამ უნდა შეიმუშაოს სახელმძღვანელო პრინციპები ამ მუხლის ჰარმონიზირებული გამოყენების ხელშეწყობის მიზნით.

მუხლი 22

1. წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა გაუწიონ ერთმანეთს ამ რეგლამენტის გამოყენების ან მისი დაცვის შემოწმების ხელშეწყობა.
2. წევრი სახელმწიფოების კომპეტენტურმა ორგანოებმა რეგულარულად უნდა გაცვალონ მათ ხელთ არსებული ინფორმაცია შემდეგ საკითხებთან დაკავშირებით:

- (ა) მე-2 მუხლში აღნიშნული წესების დარღვევა, რომელიც ჩადენილია არარეზიდენტების მიერ, და ამ დარღვევისთვის დაკისრებული საჯარიმო სანქციები.
- (ბ) წევრი სახელმწიფოების მიერ მათ რეზიდენტებზე დაკისრებული საჯარიმო სანქციები დარღვევისთვის, რომლებიც ჩადენილია სხვა წევრ სახელმწიფოებში.
3. წევრმა სახელმწიფოებმა რეგულარულად უნდა გაუგზავნონ ინფორმაცია ამ რეგლამენტის ეროვნული ინტერპრეტაციისა და გამოყენების შესახებ კომისიას, რომელიც ელექტრონული ფორმით გაუგზავნის ამ ინფორმაციას სხვა წევრ-სახელმწიფოებს.
4. 24-ე(1) მუხლში აღნიშნული კომიტეტის მეშვეობით კომისიამ უნდა უზრუნველყოს წევრ სახელმწიფოებს შორის ამ რეგლამენტის ეროვნულ ინტერპრეტაციასა და გამოყენებასთან დაკავშირებული დიალოგის მხარდაჭერა.

მუხლი 23

ევროპულმა გაერთიანებამ უნდა აწარმოოს მოლაპარაკებები მესამე ქვეყნებთან, რომლის აუცილებლობაც იქნება დამტკიცებული მათ მიერ ამ რეგლამენტის შესრულების მიზნით.

მუხლი 24

1. კომისიას უნდა გაუწიოს ხელშეწყობა კომიტეტმა, რომელიც შექმნილია (EEC) №3821/85 რეგლამენტის მე-18(1) მუხლის შესაბამისად.
2. თუ მითითება გაკეთებულია მოცემულ პუნქტზე, რეგლამენტის მე-8 მუხლის პირობებთან დაკავშირებით გამოიყენება 1999/468/EC გადაწყვეტილების მე-3 და მე-7 მუხლები.
3. კომიტეტმა უნდა მიიღოს საკუთარი პროცედურული წესები.

მუხლი 25

1. წევრი სახელმწიფოს განაცხადით ან საკუთარი ინიციატივით, კომისია:
 - (ა) განიხილავს შემთხვევებს, როდესაც ვლინდება განსხვავებები ამ რეგლამენტის ზოგიერთი პირობის გამოყენებასა და შესრულების შორის, კერძოდ კი, მართვის, შესვენებებისა და დასვენების დროსთან დაკავშირებით;
 - (ბ) განმარტავს ამ რეგლამენტის პირობებს იმისათვის, რომ ხელი შეუწყოს საერთო მიდგომის შემუშავებას.
2. პირველ პუნქტში აღნიშნულ შემთხვევებში კომისიამ უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება რეკომენდებულ მიდგომასთან დაკავშირებით 24-ე(2) მუხლში აღნიშნული

პროცედურის შესაბამისად. კომისიამ უნდა აცნობოს საკუთარი გადაწყვეტილება ევროპარლამენტს, საბჭოსა და წევრ სახელმწიფოებს.

თავი VI

დასკვნითი დებულებები

მუხლი 26

წინამდებარით (EEC) №3821/85 რეგლამენტში შეტანილია შემდეგი შესწორება:

1. მუხლი მე-2 შეიცვალოს შემდეგი ტექსტით:

“მუხლი 2.

ამ რეგლამენტის მიზნებში უნდა იქნას გამოყენებული ევროპარლამენტისა და საბჭოს 15.03.2006 წლის (EC) №561/2006 რეგლამენტის საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაზღვრული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ, რომლის მიხედვითაც შედის ცვლილებები საბჭოს რეგლამენტებში (EEC) №3821/85 და (EC) №2135/98*, მე-4 მუხლში აღნიშნული განმარტებები.

* ოფიციალური ჟურნალი L 102, 11.4.2006, გვ. 1“,

2. მე-3(1), (2) და (3) მუხლები უნდა იქნას წარმოდგენილი შემდეგი რედაქციით:

“1. საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურა უნდა იყოს დამონტაჟებული და გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალებებში, რომლებიც რეგისტრირებულია წევრ სახელმწიფოებში და გამოიყენება მგზავრების გადასაყვანად ან ტვირთების გადასაზიდად, გარდა (EC) №561/2006 რეგლამენტის მე-3 მუხლში აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებებისა. სატრანსპორტო საშუალებებმა, რომლებიც აღნიშნულია (EC) №561/2006 რეგლამენტის მე-16(1) მუხლში და სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც ამოღებულია (EC) №3820/85 რეგლამენტის გამოყენების სფეროდან, მაგრამ რომლებზეც აღარ მოქმედებს განთავისუფლება (EC) №561/2006 რეგლამენტის შესაბამისად, უნდა შეასრულოს ეს მოთხოვნა 2007 წლის 31 დეკემბრამდე.

2. წევრ სახელმწიფოებს შეუძლიათ გაანთავისუფლონ (EC) №561/2006 რეგლამენტის მე-13(1) და (3) მუხლებში აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებები მოცემული რეგლამენტის გამოყენებისგან.

3. წევრ სახელმწიფოებს, მათთვის კომისიის მიერ უფლებამოსილების მინიჭების შემდეგ, შეუძლიათ ამ რეგლამენტის გამოყენებისგან გაანთავისუფლონ სატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც აღნიშნულია (EC) №561/2006 რეგლამენტის მე-14 მუხლში.“;

3. მე-14(2) მუხლი უნდა იქნას წარმოდგენილი შემდეგი რედაქციით:

“2. სატრანსპორტო საწარმომ უნდა შეინახოს ჩანაწერის ფურცლები და ამონაბეჭდები ყველა შემთხვევაში, როდესაც ეს ამონაბეჭდები გაკეთდა მე-15(1) მუხლის შესასრულებლად, ქრონოლოგიურად და გარკვევით, მათი გამოყენებიდან სულ მცირე ერთი წლის განმავლობაში, აგრეთვე შესაბამისი მძღოლების მოთხოვნით მისცეს მათ ასლები. გარდა ამისა, საწარმომ უნდა გასცეს მძღოლების ბარათებიდან ჩატვირთული მონაცემების ასლები და ამ ასლების ამობეჭდილი ეგზემპლარები. ჩანაწერის ფურცლები, ამობეჭდილი ეგზემპლარები და ჩატვირთული მონაცემები უნდა იყოს წარმოდგენილი ან გადაცემული ინსპექციის შემსრულებელი პირის მოთხოვნით.”;

4. მე-15 მუხლი უნდა იქნას წარმოდგენილი შემდეგი რედაქციით:

- პირველ პუნქტს უნდა დაემატოს შემდეგი ქვეპუნქტი:

“თუ მძღოლის ბარათი დაზიანებულია, გაუმართავია ან არ აქვს მძღოლს, მან:

(ა) მგზავრობის დაწყების წინ უნდა ამობეჭდოს დეტალური ინფორმაცია იმ სატრანსპორტო საშუალების შესახებ, რომელსაც ის მართავს, და შეიყვანოს ამ ამონაბეჭდ ეგზემპლარში:

(i) მძღოლის საიდენტიფიკაციო მონაცემები (გვარი, მძღოლის ბარათის ან მართვის მოწმობის ნომერი), მისი ხელმოწერის ჩათვლით;

(ii) პერიოდები, რომლებიც აღნიშნულია მე-3 პუნქტის მეორე აბზაცებში (ბ), (გ) და (დ);

(ბ) მგზავრობის ბოლოს ამობეჭდოს საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურის მეშვეობით ჩაწერილი ინფორმაცია დროის პერიოდებთან დაკავშირებით, ჩაწეროს სხვა სამუშაოს პერიოდები, სამსახურში ყოფნის და დასვენების პერიოდები, მგზავრობის დაწყებამდე გაკეთებული ამონაბეჭდის შემდეგ, თუ ეს ინფორმაცია არ არის ჩაწერილი ტაქოგრაფის მიერ, და აღნიშნოს ამ დოკუმენტში მძღოლის საიდენტიფიკაციო მონაცემები (გვარი, მძღოლის ბარათის ან მართვის მოწმობის ნომერი), მისი ხელმოწერის ჩათვლით;

- მე-2 პუნქტის მეორე ქვეპუნქტი უნდა შეიცვალოს შემდეგი ტექსტით:

“როდესაც სატრანსპორტო საშუალებაში არყოფნის გამო მძღოლს არ შეუძლია ისარგებლოს მასში დამონტაჟებული აღჭურვილობით მე-3 პუნქტის მეორე აბზაცში (ბ), (გ) და (დ) აღნიშნული დროის პერიოდები განისაზღვრება შემდეგი წესით:

(ა) თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით I დანართის შესაბამისად, დროის პერიოდები უნდა იყოს ჩაწერილი ჩაწერის ფურცელში ხელით, ავტომატური ჩანაწერის საშუალებით, ან სხვა მეთოდების გამოყენებით, გარკვევით და შესწორებების გარეშე; ან

(ბ) თუ სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილია საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით IB დანართის შესაბამისად, დროის პერიოდები უნდა იყოს

ჩაწერილი მძღოლის ბარათში ჩამწერი აპარატის ჩაწერის მექანიკური საშუალებებით“.

- პუნქტი 3(ბ) და (გ) უნდა შეიცვალოს შემდეგი ტექსტით:

“(ბ) “სხვა სამუშაო“ - ნიშნავს ნებისმიერ საქმიანობას, მართვის გარდა, როგორც ეს განიმარტება ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 11 მარტის 2002/15/EC დირექტივის საავტომობილო გადაზიდვების განმახორციელებელ პირთა სამუშაო დროის ორგანიზების შესახებ* მე-3(ა) მუხლში, აგრეთვე ნებისმიერი სამუშაო იგივე ან სხვა დამსაქმებლისთვის ტრანსპორტის სექტორის ფარგლებში ან მის გარეთ, და უნდა იყოს რეგისტრირებული ნიშნით;

(გ) “ხელმისაწვდომობა“, რომელიც განიმარტება 2002/15/EC დირექტივის მე-3(ა) მუხლში, უნდა იყოს რეგისტრირებული ნიშნით;

* ოფიციალური ჟურნალი L 80, 23.3.2002, გვ. 35.“,

- პუნქტი 4 უნდა იყოს ამოღებული,

- პუნქტი 7 უნდა შეიცვალოს შემდეგი ტექსტით:

“7. (ა). I დანართის შესაბამისად აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალების მართვის შემთხვევაში ინსპექტორის მოთხოვნისთანავე მძღოლმა უნდა წარმოადგინოს:

(i) მიმდინარე კვირის ჩაწერის ფურცლები და წინა 15 დღის განმავლობაში მძღოლის მიერ გამოყენებული ფურცლები;

(ii) მძღოლის ბარათი, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, და

(iii) ნებისმიერი ხელით შესრულებული ჩანაწერი და ამონაბეჭი, რომლებიც შესრულებულია მიმდინარე კვირის და წინა 15 დღის განმავლობაში, როგორც ეს მოითხოვება წინამდებარე რეგლამენტით და (EC) №561/2006 რეგლამენტით“.

თუმცა, 2008 წლის 1 იანვრის შემდეგ (i) და (iii) ქვეპუნქტებში მითითებული დროის პერიოდები ითვალისწინებს მიმდინარე დღეს და წინა 28 დღეს.

(ბ) IB დანართის შესაბამისად აღჭურვილი სატრანსპორტო საშუალების მართვის შემთხვევაში ინსპექტორის მოთხოვნისთანავე მძღოლმა უნდა წარმოადგინოს:

(i) მძღოლის ბარათი, რომელსაც ის ფლობს, და

(ii) ნებისმიერი ხელით შესრულებული ჩანაწერი და ამონაბეჭი, რომლებიც შესრულებულია მიმდინარე კვირის და წინა 15 დღის განმავლობაში, როგორც ეს მოითხოვება წინამდებარე რეგლამენტით და (EC) №561/2006 რეგლამენტით, და

(iii) წინა ქვეპუნქტში მითითებული პერიოდის შესაბამისი ჩანაწერის ფურცლები, რომლის განმავლობაშიც ის მართავდა I დანართის შესაბამისად აღჭურვილ სატრანსპორტო საშუალებას“.

თუმცა, 2008 წლის 1 იანვრის შემდეგ (ii) ქვეპუნქტში მითითებული დროის პერიოდები ითვალისწინებს მიმდინარე დღეს და წინა 28 დღეს.

(გ) უფლებამოსილ ინსპექტორს შეუძლია შეამოწმოს (EC) №561/2006 რეგლამენტის დაცვა საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურიდან ან მძღოლის ბარათიდან ჩაწერილი ეკრანზე გამოსახული ან ამონაბეჭდში წარმოდგენილი ინფორმაციის ფურცლების გაანალიზებით, ან თუ ის არ არის დაცული, რეგლამენტის დარღვევის დამადასტურებელი დამხმარე დოკუმენტის გაანალიზებით, როგორც ეს მითითებულია მე-16(2) და (3) მუხლში.“

მუხლი 27

წინამდებარით რეგლამენტში (EC) №2135/98 შეტანილია შემდეგი შესწორება:

1. მუხლი 2(1)(ა) უნდა იქნას წარმოდგენილი შემდეგი რედაქციით:

“1(ა). ევროპარლამენტისა და ევროპული საბჭოს 15.03.2006 წლის (EC) №561/2006 რეგლამენტის საგზაო გადაზიდვებთან დაკავშირებული განსაზღვრული სოციალური კანონმდებლობის ჰარმონიზაციის შესახებ, რომლის მიხედვითაც შედის ცვლილებები საბჭოს რეგლამენტებში (EEC) №3821/85 და (EC) №2135/98*, გამოქვეყნებიდან 20 დღის შემდეგ ესქსპლუატაციაში პირველად გაშვებული სატრანსპორტო საშუალებები უნდა იყოს აღჭურვილი საკონტროლო-ჩამწერი აპარატურით (EEC) №3821/85 რეგლამენტის IB დანართის შესაბამისად.

* ოფიციალური ჟურნალი L 102, 11.4.2006, გვ. 1“,

2. მუხლი 2(2) უნდა შეიცვალოს შემდეგი ტექსტით:

“წევრმა სახელმწიფოებმა უნდა მიიღონ საჭირო ზომები იმისათვის, რომ გასცენ მძღოლის ბარათები (EC) №561/2006 რეგლამენტის გამოქვეყნებიდან არაუგვიანეს 20 დღის შემდეგ.“

მუხლი 28

აღნიშნულიდან გამომდინარე რეგლამენტი (EC) №3820/85 ანულირდება და შეიცვალა წინამდებარე რეგლამენტით.

მიუხედავად ამისა, (EEC) №3820/85 რეგლამენტის მე-5 მუხლის პირველი, მე-2 და მე-4 პუნქტები გამოიყენება 2003/59/EC დირექტივის მე-15(1) მუხლში მითითებულ თარიღებამდე.

მუხლი 29

წინამდებარე რეგლამენტი ძალაში შედის 2007 წლის 11 აპრილს, გარდა მე-10(5), 26-ე(3) და (4) და 27-ე მუხლებისა, რომლებიც ძალაში შედის 2006 წლის 1 მაისს.

წინამდებარე რეგლამენტი სავალდებულოა სრული მოცულობით და უნდა იქნას გამოყენებული უშუალოდ ყველა წევრ სახელმწიფოში.