

Սույն փաստաթուղթը միայն փաստաթղթային գործիք է, եւ հաստատությունները դրա բովանդակության համար որեւէ պատասխանատվություն չեն կրում

Փոփոխված՝

Պաշտոնական տեղեկագիր

թիվ էջ ամսաթիվ

Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2009 L 300 88 14.11.2009թ.
թվականի հոկտեմբերի 21-ի թիվ 1073/2009
կանոնակարգով (ԵՀ)

Խորհրդի թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 2135/98 կանոնակարգերը փոփոխող եւ Խորհրդի 3820/85 (ԵՏՀ) հրահանգն ուժը կորցրած ճանաչող՝ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԻ ԵՎ ԽՈՐՀՐԴԻ 2006 թվականի մարտի 15-ի թիվ 561/2006/ԵՀ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳ Ճանապարհային տրանսպորտին վերաբերող որոշակի սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման վերաբերյալ

(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 71-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը(1),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի եզրակացությունը(2),

Տարածաշրջանների կոմիտեի հետ խորհրդակցելուց հետո,

գործելով (3) Պայմանագրի 251-րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն եւ ելնելով Հաշտեցման կոմիտեի կողմից 2001 թվականի դեկտեմբերի 8-ին հաստատված համատեղ տեքստից,

Քանի որ

- 1) ճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում, Խորհրդի՝ «Ավտոճանապարհային փոխադրումներին վերաբերող սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման մասին» 1985 թվականի դեկտեմբերի 20–ի թիվ 3820/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) (4) նպատակը ներքին փոխադրումների միջոցների միջուկ մրցակցության պայմանները, մասնավորապես՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի հատվածում, ներդաշնակեցնելն է, ինչպես նաև՝ աշխատանքի պայմանները բարելավելն ու ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունն ապահովելը: Այս ոլորտներում առաջընթացը պետք է երաշխավորված եւ երկարատեւ լինի,

- 2) Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002 թվականի մարտի 11–ի «Ավտոճանապարհային փոխադրումների ոլորտում շրջիկ բնույթի աշխատանքներ կատարող անձանց աշխատանքային ժամանակը կազմակերպելու վերաբերյալ» թիվ 2002/15/ԵՀ հրահանգով (5), անդամ պետություններից պահանջվում է ձեռնարկել այնպիսի միջոցներ, որոնք սահմանափակում են շրջիկ բնույթի աշխատանքներ կատարող աշխատողների առավելագույն շաբաթական ժամերի թիվը,

- 3) դժվարություններ են առաջացել «Բոլոր անդամ պետություններում Համայնքում ազգային եւ միջազգային ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում ներգրավված վարորդների համար սահմանված՝ միասնական ձեռով վարելու ժամերի, ընդմիջումների եւ հանգստի ժամերի կանոնների վերաբերյալ» թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի որոշակի դրույթները մեկնաբանելիս, կիրառելիս, կիրարկելիս եւ դիտանցելիս՝ տերմինների առումով,

- 4) այս դրույթների արդյունավետ եւ միասնական կիրարկումը ցանկալի է, եթե դրանց նպատակներն իրագործվել են, եւ կանոնները չեն պահպանվում: Այդ իսկ պատճառով անհրաժեշտ է սահմանել ավելի պարզ եւ հասարակ կանոններ, որոնք հասկանալի, մեկնաբանելի եւ կիրառումը ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտի աշխատողների եւ կիրարկող մարմինների կողմից ավելի հեշտ է,

- 5) աշխատանքային պայմանները կարգավորող սույն Կանոնակարգում սահմանված միջոցները չպետք է հակասեն ոլորտի գործատուների եւ աշխատողների իրավունքներին՝ կոլեկտիվ պայմանագրերով կամ այլ կերպ սահմանելու աշխատողների համար առավել բարենպաստ դրույթներ,
- 6) ցանկալի է սահմանել սույն Կանոնակարգի շրջանակը՝ սահմանելով Կանոնակարգի մեջ սահմանված ավտոմեքենաների հիմնական տեսակները,
- 7) սույն Կանոնակարգը պետք է կիրառվի բացառապես Համայնքում կամ Համայնքի, Շվեյցարիայի եւ Եվրոպական տնտեսական տարածքի մասին պայմանագրի անդամ երկրների միջեւ նախաձեռնված ավտոճանապարհային փոխադրման նկատմամբ,
- 8) 1970 թվականի հուլիսի 1-ի «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» (AETR) Եվրոպական համաձայնագիրը՝ փոփոխություններով, պետք է շարունակի կիրառվել անդամ պետությունում կամ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» (AETR) Եվրոպական համաձայնագրի անդամ պետությունում գրանցված ավտոմեքենաներով ապրանքների եւ ուղեւորների փոխադրման նկատմամբ, ամբողջ ուղեւորության ժամանակ, եթե ուղեւորությունն իրականացվում է Համայնքի եւ երրորդ երկրի միջեւ, բացառությամբ Շվեյցարիայի եւ «Եվրոպական տնտեսական տարածքի մասին» համաձայնագրի, անդամ պետությունների կամ նման երկրի տարածքով: Կարելի է հնարավորինս շուտ փոփոխել «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագիրը, ցանկալի է սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ մտնելուց հետո երկու տարվա ընթացքում՝ սույն Կանոնակարգի դրույթներին համապատասխանեցնելու նպատակով,
- 9) «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի մասնակից

չհանդիսացող երկրում գրանցված ավտոմեքենաներով ավտոճանապարհային փոխադրումների դեպքում, Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի դրույթները պետք է կիրառվեն Համայնքի կամ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի անդամ հանդիսացող պետությունների տարածքում իրականացվող ուղեորության այդ մասի նկատմամբ,

10) քանի որ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի կարգավորման առարկան ընդգրկված է սույն Կանոնակարգի շրջանակներում, բանակցություններ վարելու եւ Համաձայնագիր կնքելու իրավասությունը պատկանում է Համայնքին,

11) եթե Համայնքի քննարկվող ոլորտին վերաբերող ներքին կանոններում փոփոխություն կատարելու հետեւանքով անհրաժեշտություն առաջանա համապատասխանաբար փոփոխություն կատարել նաեւ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրում, ապա անդամ պետությունները համատեղ կգործեն՝ հնարավորինս շուտ այդ փոփոխությունը Համաձայնագրով սահմանված կարգով «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող փոխադրամիջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրում այդ փոփոխությունը կատարելու համար,

12) բացառությունների ցանկը պետք է լրամշակվի՝ արտացոլելու համար վերջին 19 տարում ավտոճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում զարգացումները,

13) անհրաժեշտ է ներկայացնել բոլոր առանցքային տերմինների սահմանումները՝ դրանց մեկնաբանումը հեշտացնելու եւ սույն Կանոնակարգի միասնական կիրառումն ապահովելու նպատակով: Ավելին, ջանքեր պետք է գործադրվեն՝ ապահովելու համար

սույն Կանոնակարգի միասնական մեկնաբանումն ու կիրառումն ազգային վերահսկող մարմինների կողմից: Սույն Կանոնակարգում սահմանված «շաբաթ» սահմանումը չպետք է արգելի վարորդներին սկսել իրենց աշխատանքային շաբաթը շաբաթվա ցանկացած օր,

- 14) արդյունավետ կիրարկումն ապահովելու նպատակով կարելի է, որ իրավասու մարմինները ճանապարհային ստուգումներն իրականացնելիս եւ անցումային ժամանակահատվածից հետո, պետք է կարողանան ապահովել ստուգման օրվա եւ դրան նախորդող 28 օրվա ընթացքում վարելու եւ հանգստի ժամերի պատշաճորեն պահպանումը,
- 15) վարելու ժամերի հիմնական կանոնները պետք է հստակեցվեն եւ պարզեցվեն՝ թույլ տալու համար արդյունավետ եւ միասնական կիրարկումը թվային պտուտաչափի միջոցով, ինչպես նախատեսված է 1985 թվականի դեկտեմբերի 20–ի «ճանապարհային տրանսպորտում ձայնագրման սարքերի վերաբերյալ» Խորհրդի թիվ 3821/85 կանոնակարգում եւ սույն Կանոնակարգում: Ավելին, մշտական կոմիտեի միջոցով անդամ պետությունների իրավապահ մարմինները պետք է փորձեն ընդհանուր պատկերացում կազմել սույն Կանոնակարգի իրականացման վերաբերյալ,
- 16) թիվ 3820/85 Կանոնակարգի (ԵՏՀ) կանոնների շրջանակներում հնարավոր է կազմել օրվա կտրվածքով վարելու եւ ընդմիջումների ժամանակացույցը, որը հնարավորություն կտա վարորդին վարելու շատ երկար առանց լրիվ ընդմիջման, որի հետեւանքով կնվազի ճանապարհային անվտանգությունը եւ կխախտվեն վարորդների աշխատանքային պայմանները: Ուստի նպատակահարմար է ապահովել, որ կարճատեւ ընդմիջումները կազմակերպվեն այնպես, որ չարաշահումները կանխարգելվեն,
- 17) սույն Կանոնակարգի նպատակը տվյալ ոլորտի աշխատողների սոցիալական պայմանները, ինչպես նաեւ ճանապարհային ընդհանուր անվտանգությունը բարելավելն է: Դա հիմնականում կատարվում է օրական, շաբաթական եւ երկու հաջորդական շաբաթների վարելու առավելագույն ժամերին վերաբերող դրույթների

միջոցով, այնպիսի դրույթ, որով վարորդների համար սահմանվում է պարտավորություն՝ վերցնել շաբաթական հանգիստ՝ առնվազն երկու հաջորդական շաբաթը մեկ անգամ եւ այնպիսի դրույթներ, որոնցով սահմանվում են, որ ոչ մի դեպքում օրական հանգստի ժամը չպետք է ինը չընդհատված ժամից քիչ լինի: Քանի որ այս դրույթներով երաշխավորվում է համապատասխան հանգիստը, ինչպես նաեւ հաշվի առնելով վերջին տարիներին իրավակիրառ պրակտիկան, օրական կրճատված հանգստի դիմաց փոխհատուցման համակարգն այլեւս անհրաժեշտ չէ,

- 18) Համայնքի տարածքում ավտոճանապարհային փոխադրումների շատ գործողություններ ուղեւորության մի մասի համար ընդգրկում են լաստանավով կամ երկաթգծով փոխադրումներ: Ուստի, նման գործողությունների համար օրական հանգստի ժամանակահատվածի եւ ընդմիջումների վերաբերյալ հստակ, համապատասխան դրույթներ պետք է սահմանվեն,
- 19) միջսահմանային բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների ծավալը մեծացնելու նպատակով, ճանապարհային անվտանգության ու ուժեղացված կիրարկման նկատառումներով, ցանկալի է ճանապարհային ստուգումները եւ կազմակերպությունների տարածքում ստուգումները ներառեն վարելու ժամերը, հանգստի ու ընդմիջումների ժամերն այլ անդամ պետություններում կամ երրորդ երկրներում եւ որոշել, թե արդյոք ամբողջությամբ ու պատշաճորեն պահպանվել են համապատասխան կանոնները,
- 20) տրանսպորտային կազմակերպությունների պարտավորությունը պետք է տարածվի առնվազն այն տրանսպորտային կազմակերպությունների վրա, որոնք իրավաբանական կամ ֆիզիկական անձինք են եւ չպետք է բացառեն ֆիզիկական անձանց նկատմամբ վարույթների իրականացումը, որոնք սույն Կանոնակարգի խախտողներն են կամ դրդիչները, կամ նպաստել են դրան,
- 21) մի քանի տրանսպորտային կազմակերպություններում աշխատող վարորդները պետք է յուրաքանչյուր կազմակերպություն ներկայացնեն համապատասխան տեղեկություններ՝

սույն Կանոնակարգի համաձայն իրենց պարտականություններն իրականացնելու նպատակով,

- 22) յուրաքանչյուր անդամ պետություն սոցիալական առաջընթացը խթանելու եւ ճանապարհային անվտանգությունը բարելավելու նպատակով պետք է իրավունք վերապահի՝ որոշակի համապատասխան միջոցներ ձեռնարկելու համար,
- 23) ազգային շեղումները պետք է արտացոլեն փոփոխությունները ավտոմոբիլային ճանապարհի ոլորտում եւ սահմանափակվեն այնպիսի տարրերով, որոնք ներկայումս չեն ենթարկվում մրցակցային ճնշումների,
- 24) անդամ պետությունները պետք է կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների համար կանոններ սահմանեն, եթե այդ ծառայության համար նախատեսված երթուղին չի գերազանցում 50 կիլոմետրը: Այդ կանոնները պետք է ապահովեն համապատասխան պաշտպանություն թույլատրելի վարելու ժամերի եւ պարտադիր ընդմիջումների ու հանգստի ժամերի առումով,
- 25) ցանկալի է, որ, արդյունավետ կիրարկման նկատառումներից ելնելով՝ բոլոր ազգային եւ միջազգային կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների ծառայությունները ստուգվեն գրանցման սարքերի միջոցով,
- 26) անդամ պետությունները պետք է կանոններ սահմանեն այն պատժամիջոցների վերաբերյալ, որոնք կիրառելի են սույն Կանոնակարգի դրույթների խախտումների նկատմամբ, եւ ապահովեն այդ պատժամիջոցների իրականացումը: Նշված տույժերը պետք է լինեն արդյունավետ, համաչափ, ոչ խտրական եւ տարհամոզիչ: Սույն Կանոնակարգում նախատեսված դրույթները, որոնք վերաբերում են պատժամիջոցներին կամ վարույթներին, չպետք է ազդեն ապացուցման պարտավորությանը վերաբերող ազգային կանոնների վրա,

- 27) հստակ եւ արդյունավետ կիրարկման նկատառումներից ելնելով՝ ցանկալի է ապահովել սույն Կանոնակարգի խախտման համար տրանսպորտային կազմակերպությունների եւ վարորդների պատասխանատվության վերաբերյալ միասնական դրույթները: Սույն պարտավորությունը, պայմանավորված անդամ պետություններով, կարող է հանգեցնել քրեական, քաղաքացիական կամ վարչական պատժամիջոցների,
- 28) քանի որ սույն Հրահանգի նպատակով, որն ուղղված է վարելու, հանգստի եւ ընդմիջումների ժամերի վերաբերյալ հստակ, ընդհանուր կանոնները սահմանելուն, անդամ պետությունների կողմից չի կարող բավարար չափով իրականացվել եւ, ուստի, համակարգված գործողության անհրաժեշտությամբ պայմանավորված, կարելի է ավելի լավ իրականացնել Համայնքի մակարդակով, Համայնքն իրավասու է միջոցառումներ իրականացնել՝ Պայմանագրի 5-րդ հոդվածով սահմանված լրացուցչության սկզբունքի համաձայն: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքին համապատասխան՝ սույն Կանոնակարգով չի նախատեսվում ավելին, քան անհրաժեշտ է՝ նշված նպատակին հասնելու համար,
- 29) սույն Կանոնակարգի կիրարկման համար անհրաժեշտ ակտերը պետք է ընդունվեն Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշմանը համապատասխան, որով սահմանվում է Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգը (7),
- 30) քանի որ վարորդների նվազագույն տարիքային պահանջի վերաբերյալ դրույթները սահմանվել են 2003/59/ԵՀ (8) հրահանգում եւ պետք է փոխատեղվեն մինչեւ 2009 թվականը, միայն անձնակազմի նվազագույն տարիքի վերաբերյալ անցումային դրույթները պետք է սահմանվեն սույն Կանոնակարգում,
- 31) թիվ 3821/85 կանոնակարգը (ԵՏՀ) պետք է փոփոխվի՝ հստակեցնելու համար տրանսպորտային կազմակերպությունների եւ վարորդների համար սահմանված հատուկ պարտավորությունները, ինչպես նաեւ խթանելու համար իրավական հստակությունն ու հեշտացնելու համար ճանապարհային ստուգումների ժամանակ

վարելու եւ հանգստի ժամերի սահմանափակումների կիրարկումը,

- 32) թիվ 3821/85 կանոնակարգում (ԵՏՀ) եւս պետք է փոփոխություններ կատարվեն՝ ապահովելու համար իրավական հստակությունը՝ թվային պտուտաչափի ներդրման եւ վարորդական քարտերի առկայության համար նոր ամսաթվերի կապակցությամբ,
- 33) թիվ 2135/98 կանոնակարգի (ԵՀ) համաձայն՝ գրառման սարքի ներմուծումը, որը հնարավոր է դարձնում վարորդի կողմից 28 օրվա ընթացքում իրականացված աշխատանքների էլեկտրոնային գրառումն իր վարորդական քարտի վրա եւ 365 օրվա ընթացքում տրանսպորտային միջոցի աշխատանքի էլեկտրոնային գրառումը, հետագայում կիրականացվի ավելի հաճախակի եւ համալիր ճանապարհային ստուգումների համար,
- 34) թիվ 88/599/ԵՏՀ (9) հրահանգի շրջանակներում ճանապարհային ստուգումները սահմանափակվում են ամենօրյա վարելու ժամերով, ամենօրյա հանգստի եւ ընդմիջումների ժամերով: Երբ ներմուծվի թվային գրառման սարք, վարորդի ու տրանսպորտային միջոցի վերաբերյալ տվյալները կպահպանվեն էլեկտրոնային տարբերակով եւ հնարավոր կլինի տվյալների անմիջապես էլեկտրոնային գնահատումը: Ժամանակի ընթացքում սա պետք է պարզապես հնարավոր դարձնի պարզ ստուգումների իրականացումը կանոնավոր եւ կրճատված ամենօրյա հանգստի ժամերին ու կանոնավոր եւ կրճատված շաբաթական հանգստի ժամերին ու լրացուցիչ հանգստի ժամերին,
- 35) փորձը ցույց է տալիս, որ սույն Կանոնակարգի դրույթների հետ համապատասխանությունը, մասնավորապես երկշաբաթյա ժամանակահատվածի համար սահմանված առավելագույն վարելու ժամերը, չեն կարող պահպանվել, եթե այդ ամբողջ ժամանակահատվածի համար ճանապարհային ստուգումների նկատմամբ չիրականացվի պատշաճ եւ արդյունավետ վերահսկողություն,

36) թվային պտուտաչափերի վերաբերյալ իրավական դրույթների կիրառումը պետք է համահունչ լինի սույն Կանոնադրությանը՝ ճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում որոշակի սոցիալական դրույթների դիտանցման եւ կիրարկման գործընթացում օպտիմալ արդյունավետության հասնելու համար,

37) հստակության եւ իրագործելիության նկատառումներից ելնելով՝ թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգը պետք է ուժը կորցրած ճանաչել եւ փոխարինել սույն Կանոնակարգով,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԸ.

ԳԼՈՒԽ I

ՆԵՐԱԾԱԿԱՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 1

Սույն Կանոնակարգով սահմանվում են ճանապարհով բեռնափոխադրումների եւ ուղեւորափոխադրումների ոլորտում աշխատող վարորդների համար վարելու, ընդմիջումների եւ հանգստի ժամերի վերաբերյալ կանոնները՝ ներդաշնակեցնելու համար ներքին փոխադրամիջոցների միջեւ մրցակցության պայմանները, մասնավորապես՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի հատվածում, ինչպես նաեւ՝ բարելավել աշխատանքի պայմաններն ու ապահովել ճանապարհային երթուղիների անվտանգությունը: Սույն Կանոնակարգը նաեւ նպատակ ունի խթանելու անդամ պետությունների կողմից դիտանցման եւ իրավակիրառ պրակտիկայի բարելավումը, ինչպես նաեւ ճանապարհային տրանսպորտի ոլորտում աշխատանքային գործելակերպերի բարելավումը:

Հոդված 2

1. Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է հետեւյալ ճանապարհային փոխադրումների նկատմամբ՝

ա) բեռնափոխադրումների, եթե տրանսպորտային միջոցի, այդ թվում՝ կցորդի կամ կիսակցորդի թույլատրելի առավելագույն քաշը գերազանցում է 3,5 տոննան.

բ) ավելի քան ինը մարդ՝ ներառյալ վարորդը, փոխադրելու համար նախագծված, սարքավորված եւ այդ նպատակի համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցներով ուղեւորափոխադրումների:

2. Սույն Կանոնակարգը, անկախ տրանսպորտային միջոցի գրանցման երկրից, կիրառվում է այն ճանապարհային փոխադրումների նկատմամբ, որոնք իրականացվում են՝

ա) բացառապես Համայնքի տարածքում կամ

բ) Համայնքի, Շվեյցարիայի եւ Եվրոպական տնտեսական տարածքի մասին պայմանագրի կողմ երկրների միջեւ:

3. Սույն Հրահանգի փոխարեն կիրառվում է «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագիրը միջազգային ճանապարհային փոխադրման գործողությունների նկատմամբ, որոնք իրականացվում են 2-րդ պարբերության մեջ նշված տարածքներից դուրս: Կիրառվում է հետեւյալի նկատմամբ՝

ա) Համայնքում կամ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի մասնակից երկրներում գրանցված ավտոմեքենաների՝ ուղեւորության ամբողջ ընթացքի համար.

բ) «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի մասնակից երկիր չհանդիսացող՝ երրորդ երկրներում գրանցված ավտոմեքենաներ՝ Համայնքի կամ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի մասնակից երկրների տարածքում իրականացվող ուղեւորության համար:

3. «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի դրույթները պետք է համապատասխանեցվեն սույն Կանոնակարգի հետ, որպեսզի սույն Կանոնակարգի հիմնական դրույթները «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» համաձայնագրի միջոցով

կիրառվեն այդ ավտոմեքենաների նկատմամբ, Համայնքի տարածքում իրականացվող ցանկացած ուղեւորության դեպքում:

Հոդված 3

Սույն Կանոնակարգը չի կիրառվում ճանապարհային այնպիսի փոխադրումների նկատմամբ, որոնք իրականացվում են՝

ա) կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներով, եթե այդ ծառայության համար նախատեսված երթուղին չի գերազանցում 50 կիլոմետրը.

բ) 40 կիլոմետր ժամ առավելագույն թույլատրելի արագությունը չգերազանցող տրանսպորտային միջոցներով.

գ) այն տրանսպորտային միջոցներով, որոնք տնօրինվում կամ վարձված են առանց վարորդի՝ զինված ծառայությունների, քաղաքացիական պաշտպանության ու հրշեջ ծառայությունների եւ հասարակական կարգի պահպանման համար պատասխանատու ուժերի կողմից, երբ փոխադրումն իրականացվում է իրենց հսկողության տակ գտնվող այս ծառայություններին հանձնարարված առաջադրանքների արդյունքում.

դ) տրանսպորտային միջոցներով՝ ներառյալ մարդասիրական օգնության համար օգտագործվող ոչ առետրային նպատակներով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցները, որոնք օգտագործվում են արտակարգ իրավիճակների դեպքում կամ փրկարարական աշխատանքներն իրականացնելիս.

ե) բժշկական նպատակներով օգտագործվող մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցներով.

զ) հատուկ վթարային մեքենաներով, որոնք գործում են իրենց հիմնական աշխատավայրից 10 կմ շառավղով.

է) տրանսպորտային միջոցներով, որոնք տեխնիկական զարգացման, վերանորոգման կամ պահպանման նպատակներով ենթարկվում են ավտոճանապարհային փորձարկումների, ինչպես նաեւ նորաստեղծ կամ վերակառուցված տրանսպորտային միջոցներով, որոնք դեռեւս չեն հանձնվել շահագործման.

ը) տրանսպորտային միջոցներով կամ տրանսպորտային միջոցների համակցության միջոցով, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, որը չի գերազանցում 7,5 տոննան եւ որոնք օգտագործվում են ոչ առետրային ապրանքների փոխադրման համար.

թ) առետրային տրանսպորտային միջոցներով, որոնք տվյալ անդամ պետության օրենսդրության համաձայն, ունեն պատմական նշանակություն եւ որոնք օգտագործվում են ոչ առետրային նպատակներով ուղեւորափոխադրումների եւ բեռնափոխադրումների համար:

Հոդված 4

Սույն Կանոնակարգի նպատակներով կիրառվում են հետեւյալ սահմանումները.

ա) «ավտոճանապարհային փոխադրում» նշանակում է ուղեւորափոխադրումների կամ բեռնափոխադրումների նպատակով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցով (բեռնավորված կամ չբեռնավորված) հանրային նշանակությամբ ճանապարհներով մասամբ կամ ամբողջությամբ իրականացված ցանկացած ուղեւորություն.

բ) «փոխադրամիջոց» նշանակում է շարժիչով տրանսպորտային միջոց, տրակտոր, կցորդ կամ կիսակցորդ կամ այդ փոխադրամիջոցներով համակցությունը, որոնք սահմանվում են հետեւյալ կերպ՝

– «շարժիչով տրանսպորտային միջոց»՝ ավտոմոբիլային ճանապարհներով երթեւեկող մեխանիկական ինքնագնաց տրանսպորտային միջոց, բացի երկաթուղային տրանսպորտից, որը սովորաբար օգտագործվում է ուղեւորներ կամ ապրանքներ փոխադրելու համար.

– «տրակտոր»՝ ավտոմոբիլային ճանապարհներով երթեւեկող ինքնագնաց տրանսպորտային միջոց, բացի երկաթուղային տրանսպորտից, որը հատուկ նախատեսված է կցորդներ, կիսակցորդներ, սարքավորումներ կամ մեքենաներ հրելու, քաշելու կամ տեղաշարժելու համար.

- «կցորդ»՝ ցանկացած տրանսպորտային միջոց, որը նախատեսված է շարժիչով, տրանսպորտային միջոցով կամ տրակտորով քարշակվելու համար.

– «կիսակցորդ»՝ առանց առաջնային սոնու կցորդ, որն այնպես է կցվում, որ դրա քաշի եւ բեռնվածքի քաշի հիմնական մասն ընկնում է տրակտորի կամ շարժիչով տրանսպորտային միջոցի վրա.

գ) «վարորդ» նշանակում է ցանկացած անձ, ով վարում է տրանսպորտային միջոցը թեկուզ կարճ ժամանակով, կամ որը գտնվում է տրանսպորտային միջոցում, որպեսզի անհրաժեշտության դեպքում վարի մեքենան.

դ) «ընդմիջում»՝ այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում վարորդը չի կարող վարել կամ իրականացնել որեւէ աշխատանք եւ որն օգտագործվում է բացառապես ուժերի վերականգնման համար.

ե) «այլ աշխատանք»՝ 2002/15/ԵՀ հրահանգի 3(ա) հոդվածում սահմանված աշխատանքային ժամերին իրականացվող բոլոր աշխատանքները, բացառությամբ «վարելը», այդ թվում՝ միեւնույն կամ այլ գործատուի համար ցանկացած աշխատանք՝ տրանսպորտի ոլորտում կամ դրանից դուրս.

զ) «հանգիստ»՝ ցանկացած չընդհատված ժամանակահատված, որի ընթացքում վարորդը կարող է ազատ տնօրինել իր ժամանակը.

է) «օրական հանգստի ժամանակահատված»՝ օրվա ընթացքում այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում վարորդը կարող է ազատ տնօրինել իր ժամանակն ու ներառում է «կանոնավոր օրական հանգստի ժամանակահատվածը» եւ «կրճատված օրական հանգստի ժամանակահատվածը».

– «կանոնավոր օրական հանգստի ժամանակահատված»՝ առնվազն 11 ժամ տեւողությամբ հանգստի ժամ: Որպես այլընտրանք՝ կանոնավոր օրական հանգստի ժամանակահատվածը կարող է տրամադրվել 2 անգամ. առաջինը՝ առնվազն չընդհատված 3 ժամ տեւողությամբ եւ երկրորդը՝ առնվազն չընդհատված ինը ժամ տեւողությամբ,

– «կանոնավոր օրական հանգստի ժամանակահատված»՝ առնվազն ինը ժամ, սակայն 11 ժամից ոչ ավելի տեւողությամբ հանգստի ժամ,

ը) «շաբաթական հանգստի ժամանակահատված»՝ շաբաթվա ընթացքում այն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում վարորդը կարող է ազատ տնօրինել իր ժամանակը եւ ներառում է «կանոնավոր շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածը» եւ «կրճատված շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածը».

– «կանոնավոր շաբաթական հանգստի ժամանակահատված»՝ առնվազն 45 ժամ տեւողությամբ հանգստի ժամ:

– «կրճատված շաբաթական հանգստի ժամանակահատված»՝ առնվազն 45 ժամ տեւողությամբ հանգստի ժամանակահատված, որը, 8(6) հոդվածով սահմանված պայմանների համաձայն, կարող է կրճատվել նվազագույնը 24 հաջորդական ժամի:

թ) «շաբաթ» նշանակում է երկուշաբթի օրվա ժամը 00.00-ից մինչև կիրակի օրվա ժամը 24.00-ն ընկած ժամանակահատվածը:

ժ) «վարելու ժամեր»՝ վարելու գործունեությունը, որը գրանցվում է՝

– ավտոմատ կամ կիսավտոմատ գրառող սարքով, ինչպես նախատեսված է թիվ (ԵՏՀ) 3821/85 կանոնակարգի I եւ IB հավելվածներով, կամ:

– մեխանիկորեն, ինչպես պահանջվում է (ԵՏՀ) թիվ 3821/85 կանոնակարգի 16(2) հոդվածով:

ժա) «օրական վարելու ժամանակը»՝ մեկ օրական հանգստի ժամանակահատվածի ավարտից մինչև հաջորդ օրական հանգստի ժամանակահատվածի սկիզբը կամ օրական հանգստի ժամանակահատվածից մինչև շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածն ընկած ընդհանուր կուտակված վարելու ժամերը:

ժբ) «շաբաթական վարելու ժամանակահատված»՝ շաբաթվա ընթացքում կուտակված ընդհանուր վարելու ժամերը:

ժգ) «առավելագույն թույլատրելի զանգված»՝ տրանսպորտային միջոցի թույլատրված առավելագույն զանգվածը՝ ամբողջությամբ բեռնված լինելու դեպքում:

ժդ) «կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների ծառայություններ» նշանակում է ազգային եւ միջազգային ծառայություններ, ինչպես սահմանված է Խորհրդի «Միջքաղաքային ավտոբուսով (coach) եւ քաղաքային ավտոբուսով (bus) միջազգային ուղեւորափոխադրումների ընդհանուր կանոնների մասին» 1992 թվականի մարտի 16-ի թիվ 684/92/ԵՏՀ կանոնակարգի 2-րդ հոդվածով (10):

ժե) «բազմանդամ անձնակազմի ներգրավվում»՝ իրավիճակ, երբ երկու հաջորդական օրական հանգստի ժամերի միջև կամ օրական հանգստի ժամերի եւ շաբաթական հանգստի ժամերի միջև ընկած վարելու ժամանակ տրանսպորտային միջոցում առկա են առնվազն երկու վարորդ՝ վարելու համար: Բազմանդամ անձնակազմով տրանսպորտային

միջոցը վարելու դեպքում առաջին ժամվա ընթացքում մեկ այլ վարորդի կամ վարորդների ներկայությունը կամայական է, սակայն մնացած ժամանակահատվածի համար դա պարտադիր է:

ժգ) «տրանսպորտային կազմակերպություն» նշանակում է շահույթ հետապնդող կամ շահույթ չհետապնդող գործունեություն իրականացնող ցանկացած ֆիզիկական անձ, ցանկացած իրավաբանական անձ, շահույթ հետապնդող կամ շահույթ չհետապնդող գործունեություն իրականացնող, իրավասուբյեկտություն ունեցող անձանց ասոցիացիա կամ խումբ, կամ ինքնուրույն իրավասուբյեկտություն ունեցող կամ այդպիսի իրավասուբյեկտություն ունեցող մարմնի ենթակայության տակ գործող ցանկացած պետական մարմին.

ժէ) «վարելու ժամանակահատված»՝ այն կուտակված վարելու ժամերը, որը վարորդն սկսում է վարել հանգստի կամ ընդմիջման ժամերից հետո մինչև հաջորդ ընդմիջման կամ հանգստի ժամը: Վարելու ժամանակահատվածը կարող է լինել շարունակական կամ ընդհատումներով:

ԳԼՈՒԽ II

ԱՆՁՆԱԿԱԶՄ, ՎԱՐԵԼՈՒ ԺԱՄԵՐԸ, ԸՆԴՄԻՋՈՒՄՆԵՐԸ ԵՎ ՀԱՆԳՍՏԻ ԺԱՄԵՐԸ

Հոդված 5

1. Ուղեկցորդների նվազագույն տարիքը 18 տարեկանն է:

2. Վարորդների օգնականների նվազագույն տարիքը 18 տարեկանն է: Այնուամենայնիվ, անդամ պետությունները կարող են իջեցնել վարորդների օգնականների նվազագույն տարիքը մինչև 16 տարեկան՝ պայմանով, որ

ա) տրանսպորտային միջոցի կայանման վայրից մինչև 50 կմ շառավղով իրականացվող ներքին փոխադրումների գործողությունների դեպքում, ներառյալ տեղական վարչական շրջանները, որոնց կենտրոնները գտնվում են այդ շառավղում,

բ) կրճատումը կատարվել է մասնագիտական վերապատրաստման նպատակներով եւ

զ) պահպանվի անդամ պետությունների՝ զբաղվածության հարցերին վերաբերող ազգային կանոններով նախատեսված սահմանափակումները:

Հոդված 6

1. Վարման օրական տեւողությունը չի գերազանցում ինը ժամը:

1. Այնուամենայնիվ, օրական վարելու ժամերը լավագույն դեպքում կարող են տեւել մինչեւ տասը ժամ, բայց ոչ ավելի, քան շաբաթվա ընթացքում երկու անգամ:

2. Շաբաթական վարելու ժամերը չպետք է գերազանցեն 56 ժամը եւ չպետք է լինեն ավելի, քան 2002/15/ԵՀ հրահանգով սահմանված շաբաթական առավելագույն ժամերն են:

3. Երկու հաջորդական շաբաթների ընթացքում կուտակված ընդհանուր վարելու ժամերը չպետք է գերազանցեն 90 ժամերը:

4. Օրական եւ շաբաթական վարելու ժամերը պետք է ներառեն Համայնքի կամ երրորդ երկրի տարածքում իրականացված վարելու ամբողջ ժամանակահատվածը:

5. Վարորդը պետք է որպես այլ աշխատանք գրանցի ցանկացած ժամանակ, որը ծախսել է 4(ե) հոդվածում նշված աշխատանքների համար, ինչպես նաեւ ցանկացած ժամանակ, որը ծախսել է սույն Կանոնակարգի շրջանակներից դուրս առետրային գործունեության համար տրանսպորտային միջոց վարելու համար եւ պետք է գրառի իր վերջին օրական կամ շաբաթական հանգստի ժամերից հետո ազատ մնալու ժամերը, ինչպես նախատեսված է թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) 15(3)(գ) հոդվածում: Այս գրառումը պետք է արվի ձեռքով կամ գրանցման թերթիկի վրա, տպագիր կամ տվյալները ձեռքով մուտքագրման սարքերով գրառող սարքի վրա:

Հոդված 7

Չորսուկես ժամ վարելուց հետո վարորդը պետք է ունենա առնվազն քառասունհինգ րոպեանոց չընդհատված ընդմիջում, եթե չի սկսվում նրա հանգստի ժամանակը:

Այդ ընդմիջումը կարող է փոխարինվել տասնհինգ րոպեանոց ընդմիջումներով՝ բաշխվելով վարման ժամանակահատվածի վրա կամ անմիջապես այդ ժամանակահատվածից հետո՝ պահպանելով 1-ին պարբերության դրույթները:

Հոդված 8

1. Վարորդն ունի օրական եւ շաբաթական հանգստի ժամանակահատված:
 2. Նախորդ օրական կամ շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածից հետո յուրաքանչյուր քսանչորս ժամվա ընթացքում վարորդն ունի եւս մեկ օր հանգստի ժամանակ:
 2. Եթե 24 ժամվա ընթացքում օրական հանգստի մասը կազմում է առնվազն ինը ժամ, բայց ոչ ավելի, քան 11 ժամ, ապա տվյալ օրական հանգստի ժամանակահատվածը պետք է համարվի որպես կրճատված օրական հանգստի ժամանակահատված:
 3. Օրական հանգստի ժամանակահատվածը կարող է երկարաձգվել՝ դառնալով կանոնավոր շաբաթական հանգստի ժամանակահատված կամ կրճատված շաբաթական հանգստի ժամանակահատված:
 4. Վարորդը կարող է երկու շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածների միջեւ ունենալ առավելագույնը երեք կրճատված օրական հանգստի ժամանակահատված:
 5. Շեղում կատարելով 2–րդ պարբերությունից՝ օրական կամ շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածից հետո 30 ժամվա ընթացքում, բազմանդամ անձնակազմի ներգրավմամբ վարորդը պետք է ունենա նոր՝ առնվազն ինը ժամ տեսողությամբ օրական հանգստի ժամանակահատված:
 6. Երկու հաջորդական շաբաթների ընթացքում վարորդն առնվազն ունի՝
 - կանոնավոր երկշաբաթյա հանգիստ կամ
 - առնվազն 24 ժամ տեսողությամբ մեկ շաբաթյա կանոնավոր հանգիստ եւ մեկ շաբաթյա կրճատված հանգստի ժամանակահատված: Այնուամենայնիվ, կրճատումը փոխհատուցվում է հավասարաչափ հանգստով, որն ամբողջությամբ վերցվում է մինչեւ տվյալ շաբաթին հաջորդող երրորդ շաբաթվա ավարտը:
- Շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածը սկսվում է նախորդ շաբաթական ժամանակահատվածից հետո ոչ ուշ, քան վեց 24 ժամյա ժամանակահատվածից հետո:

▼M1

6ա. Շեղում կատարելով 6–րդ պարբերությունից՝ միջազգային ոչ կանոնավոր մեկ անգամյա ուղեւորափոխադրման ծառայություն իրականացնող վարորդը, ինչպես նախատեսված է «Միջազգային ավտոճանապարհային բեռնափոխադրումների շուկա մուտք գործելու

ընդհանուր կանոնների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2009 թվականի հոկտեմբերի 21-ի թիվ 1073/2009 կանոնակարգում (ԵՀ) (11), կարող է հետաձգել շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածը մինչեւ 12 հաջորդական շուրջօրյա ժամանակահատվածներով՝ նախորդ հերթական շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածից հետո՝ պայմանով, որ

ա) ծառայության տեւողությունը լինի 24 հաջորդական ժամ անդամ պետությունում կամ երրորդ երկրում, որտեղ կիրառվում է սույն Կանոնակարգը, բացառությամբ այն երկրի, որտեղ սկսվել է ծառայությունը.

բ) շեղումը կիրառվելուց հետո վարորդը վերցնում է՝

i) կանոնավոր երկու շաբաթյա հանգիստ կամ

ii) առնվազն 24 ժամ տեւողությամբ մեկ շաբաթյա կանոնավոր հանգիստ եւ մեկ շաբաթյա կրճատված հանգստի ժամանակահատված: Այնուամենայնիվ, կրճատումը փոխհատուցվում է հավասարաչափ հանգստով, որն ամբողջությամբ վերցվում է՝ մինչեւ շեղման ժամանակահատվածին հաջորդող երրորդ շաբաթվա ավարտը:

գ) 2014 թվականի հունվարի 1-ից հետո, տրանսպորտային միջոցում տեղադրվում է գրառման սարք՝ թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) IB հավելվածի պահանջների համաձայն.

դ) 2014 թվականի հունվարի 1-ից հետո 22.00-ից մինչեւ 06.00-ն ընկած ժամանակահատվածում վարելու դեպքում կկիրառվի բազմանդամ անձնակազմի ներգրավվման սկզբունքը:

ճա. Հանձնաժողովը պետք է դիտանցի այս շեղման կիրառումը՝ ապահովելու համար, որ ճանապարհային անվտանգության պահպանումն իրականացվի շատ խիստ պայմաններում, մասնավորապես, ստուգելով, որ շեղմամբ տրամադրված ժամանակահատվածի ընթացքում վարելու համար կուտակված ընդհանուր ժամերը չգերազանցվեն: Հանձնաժողովը մինչեւ 2012 թվականի դեկտեմբերի 4-ը կազմում է հաշվետվություն ճանապարհային անվտանգության, ինչպես նաեւ սոցիալական կողմերի առումով շեղման հետեւանքների գնահատման մասին: Հանձնաժողովը նպատակահարմար լինելու դեպքում առաջարկում է այս առումով փոփոխություններ կատարել սույն Կանոնակարգում:

▼B

7. Յանկացած բնույթի հանգիստ, որը վերցվում է որպես շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածի կրճատման փոխհատուցում, կցվում է առնվազն ինը ժամ ընդգրկող այլ հանգստի ժամանակահատվածին:

8. Եթե վարորդն ընտրում է այդ տարբերակը, ապա վարորդը մեկնարկի վայրից հետո կարող է վերցնել օրական հանգստի ժամերը եւ կրճատված հանգստի ժամերը տրանսպորտային միջոցում, եթե յուրաքանչյուր վարորդի համար տրանսպորտային միջոցում առկա են քննելու համար նախատեսված համապատասխան հարմարություններ, եւ եթե տրանսպորտային միջոցն անշարժ կանգնած է:

9. Երկու շաբաթվա ընթացքում շաբաթական հանգստի ժամերը կարող են հաշվարկվել մեկ շաբաթվա համար, բայց ոչ երկու շաբաթվա համար միասին:

Հոդված 9

1. Ց–րդ հոդվածից շեղում կատարելով, եթե վարորդն ուղեկցում է լաստանավով կամ գնացքով փոխադրվող փոխադրամիջոցը եւ վերցնում է օրական կանոնավոր հանգստի ժամանակահատվածը, ապա ամենօրյա հանգստի ժամանակահատվածը կարող է ընդհատվել ոչ ավելի, քան երկու անգամ՝ ընդհանուր առմամբ մեկ ժամը չգերազանցող այլ գործողություններով: Կանոնավոր օրական հանգստի ժամանակահատվածում վարորդը պետք է մահճակալից կամ ննջատեղից օգտվելու հնարավորություն ունենա:

2. Յանկացած ժամ, որը ծախսվել է սույն Կանոնակարգի շրջանակներում տրանսպորտային միջոցի տեխնիկական սպասարկման նպատակով որեւէ վայր գնալու կամ այդ վայրից վերադառնալու համար, երբ տրանսպորտային միջոցը վարորդի տանը չէ, ոչ էլ գործատուի աշխատանքային կենտրոնում, որտեղ վարորդը սովորաբար գտնվում է, չի հաշվարկվում որպես հանգիստ կամ ընդմիջում, եթե վարորդը չի գտնվում լաստանավի վրա կամ գնացքում եւ մահճակալից կամ ննջատեղից օգտվելու հնարավորություն ունի:

3. Յանկացած ժամ, որ վարորդը ծախսել է սույն Կանոնակարգի շրջանակներից դուրս գտնվող կամ սույն Կանոնակարգի շրջանակներում գտնվող, սակայն վարորդի տանը կամ գործատու աշխատանքային կենտրոնում, որտեղ վարորդը սովորաբար աշխատում է, չգտնվող տրանսպորտային միջոցը վարելու համար, չի հաշվարկվում որպես այլ աշխատանք:

**ՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐ ԻՐԱԿԱՆԱՑՆՈՂ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ
ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ**

Հոդված 10

1. Փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպության կողմից վարձու աշխատողներին տրվող վճարները, եթե նույնիսկ դրանք կատարվում են որպես պարգեւավճարներ եւ աշխատավարձի հավելավճարներ՝ պայմանավորված ուղեւորության հեռավորությամբ եւ (կամ) փոխադրվող բեռների քանակով, արգելվում են, եթե այդ վճարումներն իրենց բնույթով այնպիսին են, որ կարող են սպառնալ ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությանը:

2. Փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունը վարորդների աշխատանքը կազմակերպում է այնպես, որ վարորդները կարողանան բավարարել սույն Կանոնակարգի եւ թիվ 3821/85 Կանոնակարգի (ԵՏՀ) համապատասխան դրույթները: Փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունը սահմանված կարգով հրահանգում է վարորդին եւ իրականացնում է կանոնավոր ստուգումներ՝ ապահովելու համար թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի եւ սույն Կանոնակարգի II գլխի կատարումը:

Փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունը պատասխանատվություն է կրում ընկերության վարորդների կողմից իրականացված իրավախախտումների համար, նույնիսկ եթե խախտումներն իրականացվել են մեկ այլ անդամ պետության կամ երրորդ երկրի տարածքում:

3. Չխախտելով անդամ պետությունների՝ փոխադրումներ իրականացնող ընկերություններին պատասխանատվության ենթարկելու իրավունքը, անդամ պետությունները ընկերության կողմից 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններում նշված խախտումների դեպքում կարող են այս պատասխանատվության միջոցը պայմանական դարձնել: Անդամ պետությունները կարող են դիտարկել ցանկացած ապացույց, որ փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունը չի կարող ողջամտության սահմաններում պատասխանատվության ենթարկվել իրականացված իրավախախտման համար:

4. Ընկերությունները, բեռնառաքողները, բեռնափոխադրողները, փոխադրումներ իրականացնող օպերատորները, հիմնական կապալառուները, ենթակապալառուները եւ

վարորդների համար աշխատանքային գործակալությունները պետք է ապահովեն, պայմանագրով սահմանված փոխադրումների ժամային գրաֆիկների համապատասխանեցումը սույն Կանոնակարգին:

5.

ա) փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունը, որն օգտագործում է տրանսպորտային միջոցներ, որտեղ առկա են թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) IB հավելվածին համապատասխան գրառման/ձայնագրման սարքեր եւ ընկնում են սույն Կանոնակարգի գործողության շրջանակում, պետք է՝

i) ապահովեն, որ տրանսպորտային միջոցի սարքից եւ վարորդի քարտից տվյալները ներբեռնվեն այնպիսի հաճախականությամբ, ինչպես նախատեսված է անդամ պետությունում, եւ որ այդ համապատասխան տվյալները ներբեռնվեն ավելի հաճախ՝ ապահովելու համար, որ այդ ընկերության կողմից կամ նրա համար նախաձեռնված գործողությունների հետ կապված բոլոր տվյալները ներբեռնվեն:

ii) ապահովեն, որ տրանսպորտային միջոցի սարքից եւ վարորդի քարտից ներբեռնված բոլոր տվյալները պահպանվեն գրառումից հետո առնվազն 12 ամիս, եւ տեսուչի կողմից պահանջվելու դեպքում նման տվյալները ուղղակիորեն կամ հեռակա ձեով մատչելի լինեն ընկերության գրասենյակից.

բ) սույն պարբերության նպատակներով «ներբեռնում» տերմինը պետք է մեկնաբանվի թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) IB հավելվածի, 1-ին գլխի կետում(կետերում) սահմանված սահմանման համաձայն.

գ) առավելագույն ժամանակահատվածը, որի ընթացքում համապատասխան տվյալները ներբեռնվում են (ա)(i) կետի համաձայն, որոշվում է Հանձնաժողովի կողմից 24(2) հոդվածում սահմանված ընթացակարգի համաձայն:

ԳԼՈՒԽ IV

ԲԱՑԱՌՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Հոդված 11

Անդամ պետությունները կարող են նախատեսել նվազագույն հանգստի կամ ընդմիջման ավելի երկար ժամեր կամ նվազագույն վարելու ավելի քիչ ժամեր, քան սահմանված է 6-9-րդ հոդվածներում, իր ամբողջ տարածքում ճանապարհային փոխադրման դեպքում: Այդպիսով, անդամ պետությունները հաշվի են առնում սոցիալական գործընկերների միջև կնքված համապատասխան կոլեկտիվ կամ այլ համաձայնագրեր: Այնուամենայնիվ, սույն Կանոնակարգի դրույթները շարունակում են կիրառելի լինել միջազգային փոխադրումների գործողություններ իրականացնող վարորդների նկատմամբ:

Հոդված 12

Վարորդը ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը չխաթարելու պայմանով եւ կանգառի համար հարմար վայր հասնելու նպատակով կարող է անհրաժեշտ չափով շեղվել 6-րդ եւ 10-րդ հոդվածներից՝ անձանց, փոխադրամիջոցի եւ բեռի անվտանգությունն ապահովելու համար: Վարորդը պետք է առնվազն համապատասխան կանգառ հասնելիս այդ դրույթներից շեղվելու պատճառը նշի հսկիչ սարքի գրանցման թերթիկում կամ իր հերթափոխի մատյանում:

Հոդված 13

1. Չխախտելով 1-ին հոդվածում սահմանված նպատակները՝ յուրաքանչյուր անդամ պետություն կարող է 5-9-րդ հոդվածներից բացառություններ սահմանել եւ այդ բացառությունների նկատմամբ կիրառել առանձին պայմաններ իր տարածքում կամ տվյալ պետությունների հետ համաձայնագրից բացառություններ սահմանել այլ անդամ պետության տարածքում, որոնք կիրառելի են այնպիսի փոխադրումների նկատմամբ, որոնք իրականացվում են՝

ա) տրանսպորտային միջոցներով, որոնք տնօրինվում են կամ առանց վարորդի ճանապարհային փոխադրում իրականացնելու համար վարձված են պետական մարմինների կողմից, որոնք չեն մրցակցում մասնավոր տրանսպորտային ընկերությունների հետ.

բ) տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են կամ առանց վարորդի վարձված են գյուղատնտեսությամբ, այգեգործությամբ, անտառագործությամբ, հողագործությամբ կամ ձկնորսությամբ զբաղվող ընկերությունների կողմից իրենց անձնական ձեռնարկատիրական գործունեության նպատակներով ապրանքափոխադրման համար՝ ընկերության հիմնական վայրից 100 կմ շառավղի սահմաններում.

գ) գյուղատնտեսական տրակտորներով կամ անտառագործության տրակտորներով, որոնք օգտագործվում են գյուղատնտեսական կամ անտառագործության նպատակներով ընկերության կողմից, որին պատկանում են տրակտորները, հիմնական վայրից մինչև 100 կմ շառավղի սահմաններում.

դ) տրանսպորտային միջոցներով կամ տրանսպորտային միջոցների համակցության միջոցով, որոնց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, որը չի գերազանցում 7,5 տոննան եւ որոնք օգտագործվում են՝

– «Համայնքի փոստային ծառայությունների ներքին շուկայի զարգացման ու ծառայության որակի բարելավման ընդհանուր կանոնների մասին» Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 1997 թվականի դեկտեմբերի 15-ի 97/67/ԵՀ հրահանգի (12), 2(13) հոդվածով սահմանված համընդհանուր ծառայություններ մատուցողների կողմից համընդհանուր ծառայության մաս կազմող ապրանքների առաքման համար, կամ

– աշխատանքի ընթացքում վարորդի օգտագործման համար անհրաժեշտ նյութերով, սարքերով կամ սարքավորումներով աշխատելու համար:

Այս տրանսպորտային միջոցներն օգտագործվում են միայն ընկերության հիմնական վայրից 50 կիլոմետր շառավղի շրջանակներում եւ այն պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցները վարելը չի կազմում վարորդի հիմնական գործունեությունը.

ե) փոխադրամիջոցներով, որոնք շահագործվում են բացառապես առավելագույնը 2 300 քառակուսի կիլոմետր տարածություն ունեցող կղզիներում, որոնց տարածքը ազգային տարածքի մնացած հատվածի հետ չի կապվում շարժիչով փոխադրամիջոցների օգտագործման հնարավորություն ունեցող կամրջով, անցատեղով կամ թունելով.

զ) տրանսպորտային միջոցներով՝ ընկերության հիմնական վայրից 50 կիլոմետր շառավղի շրջանակներում եւ որոնք լցավորվում են բնական կամ հեղուկ գազով, կամ էլեկտրաէներգիայով, որի առավելագույն թույլատրելի զանգվածը՝ ներառյալ կցորդի կամ կիսակցորդի զանգվածը, չի գերազանցում 7,5 տոննան:

է) տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են ուսուցման եւ քննությունների նպատակով՝ վարորդական իրավունք կամ մասնագիտական որակավորման հավաստագիր ստանալու նպատակով՝ պայմանով, որ դրանք չեն օգտագործվի առետրային նպատակներով ապրանքափոխադրման կամ ուղեւորափոխադրման համար:

ը) տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են կոյուղու, հեղեղներից պաշտպանության, ջրի, գազի ու էլեկտրականության ծառայությունների, մայրուղու սպասարկման ու հսկողության, աղբահանման ու աղբահեռացման, հեռագրային ու հեռախոսային ծառայությունների, փոստային իրերի փոխադրման, հեռուստատեսային ու ռադիո հեռարձակումների եւ ռադիոյի կամ հեռուստատեսային հաղորդիչների կամ ընդունիչների հայտնաբերման նպատակով:

թ) 10-17 նստատեղ ունեցող տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են բացառապես առետրային նպատակներով ուղեւորափոխադրումների համար:

ժ) կրկեսի եւ կարուսելների սարքավորումներ փոխադրող հատուկ տրանսպորտային միջոցներով:

ժա) շարժական ծրագրեր իրականացնելու համար հատուկ հարմարեցված տրանսպորտային միջոցներով, որոնց առաջնային նպատակը որպես ուսումնական վայր օգտագործելն է, երբ անշարժ ամրակցված են:

ժբ) տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են գյուղացիական տնտեսություններից կաթ հավաքելու եւ կաթի տարաները կամ որպես անասնակեր օգտագործվող կաթնամթերքը գյուղացիական տնտեսություններ վերադարձնելու նպատակով:

ժգ) հատուկ տրանսպորտային միջոցներով, որոնք գումար եւ (կամ) այլ արժեքներ են տեղափոխում:

ժդ) մարդու կողմից սպառման համար չնախատեսված կենդանիների արտաթորանք կամ մսեղիք փոխադրելու համար օգտագործվող փոխադրամիջոցներ:

ժե) տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են բացառապես նավահանգիստներում, միջնավահանգիստներում եւ երկաթուղային տերմինալներում ճանապարհների վրա.

ժզ) գյուղացիական տնտեսություններից տեղական շուկաներ եւ հակառակը կամ շուկաներից տեղի սպանդանոցներ կենդանի կենդանիներ փոխադրելու համար օգտագործվող փոխադրամիջոցներ:

2. Անդամ պետությունները տեղեկացնում են Հանձնաժողովին եւ մյուս անդամ պետություններին 1-ին պարբերությամբ սահմանված բացառությունների մասին:

Չխախտելով 1-ին հոդվածում սահմանված նպատակները եւ ապահովելով վարորդների համապատասխան պաշտպանությունը՝ անդամ պետությունները, Հանձնաժողովի կողմից հաստատում ստանալուց հետո, սահմանում են սույն Կանոնակարգից փոքր բացառություններ իրենց տարածքում այն տրանսպորտային միջոցների համար, որոնք օգտագործվում են նախապես սահմանված տարածքներում, որոնց բնակչության խտությունը մեկ կիլոմետրի համար կազմում է հինգ անձից ավելի քիչ հետեւյալ դեպքերում՝

– կանոնավոր տեղական ուղեւորափոխադրումներ իրականացնելու դեպքում, եթե նրանց ժամանակացույցը հաստատվել է համապատասխան մարմինների կողմից (որի դեպքում կարող են թույլատրվել միայն ընդմիջումների հետ կապված բացառություններ) եւ

– իր հաշվին կամ վարձավճարի կամ պարգեւավճարի դիմաց տեղական ճանապարհային փոխադրումներ իրականացնելու դեպքում, որը չի ազդում միասնական շուկայի վրա եւ անհրաժեշտ են տվյալ տարածքում արդյունաբերության որոշ ճյուղեր պահպանելու համար եւ եթե սույն Կանոնակարգի բացառություններ սահմանող դրույթները նախատեսում են մինչեւ 100 կմ շառավիղ սահմանափակում:

3. Սույն բացառությամբ իրականացվող ճանապարհային փոխադրումները կարող են ներառել երթուղի այն տարածքով, որի բնակչությունը կազմում է 5 կամ ավելի մարդ մեկ կիլոմետրի համար միայն ուղեւորությունն սկսելու կամ ավարտելու համար: Ցանկացած նման միջոց պետք է նպատակահարմար լինի իր բնույթի եւ շրջանակի առումով:

Հոդված 14

1. Չհակասելով 1-ին հոդվածում սահմանված նպատակներին՝ անդամ պետությունները կարող են Հանձնաժողովի կողմից թույլտվություն ստանալուց հետո, 6-9-րդ հոդվածները չկիրառելու բացառություններ սահմանել բացառիկ հանգամանքներում իրականացվող տրանսպորտային գործունեության համար:
2. Անդամ պետությունները հրատապ դեպքերում կարող են բացառություններ կատարելու ժամանակավոր հնարավորություն տալ առավելագույնը 30 օր ժամկետով, ինչի մասին Հանձնաժողովին անմիջապես տեղեկացնում են:
3. Հանձնաժողովը մյուս անդամ պետություններին տեղեկացնում է շնորհված ցանկացած բացառության մասին՝ համաձայն սույն հոդվածի:

Հոդված 15

Անդամ պետություններն ապահովում են 3(ա) հոդվածում նշված տրանսպորտային միջոցների վարորդների նկատմամբ ազգային կանոնների կիրառումը, որոնք թույլատրելի վարելու ժամերի եւ պարտադիր ընդմիջումների ու հանգստի ժամերի առումով ապահովում են համապատասխան պաշտպանություն :

ԳԼՈՒԽ V

ՎԵՐԱՀՍԿՈՂՈՒԹՅԱՆ ԸՆԹԱՑԱԿԱՐԳԵՐԸ ԵՎ ՊԱՏԺԱՄԻՋՈՑՆԵՐԸ

Հոդված 16

1. Եթե տրանսպորտային միջոցում չկա գրառման որեւէ սարք՝ թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) համաձայն, ապա սույն հոդվածի 2-րդ եւ 3-րդ պարբերությունները կիրառվում են հետեւյալի նկատմամբ՝

ա) ազգային կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների եւ

բ) միջազգային կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների, որոնց երթուղու վերջնական կանգառները գտնվում են 50 կիլոմետր հեռավորության վրա, քանի որ անձնակազմն

անցնում է երկու անդամ պետությունների միջև գտնվող սահմանով, եւ որի երթուղու երկարությունը չի գերազանցում 100 կիլոմետրը:

Փոխադրումներն իրականացնող ընկերությունը կազմում է ծառայությունների ժամանակացույց ու հերթափոխի գրաֆիկ եւ նշում է յուրաքանչյուր վարորդի անունը, հիմնական հասցեն ու վարելու, այլ աշխատանքի անցնելու եւ ներկայություն ապահովելու տարբեր ժամանակահատվածների համար նախապես սահմանված ժամանակացույցը:

2. 1-ին պարբերության մեջ նշված աշխատանքի նշանակված յուրաքանչյուր վարորդ պետք է ունենա քաղվածք հերթափոխի գրաֆիկից եւ աշխատանքային ժամանակացույցի մի օրինակ:

3. Հերթափոխի գրաֆիկը՝

ա) նախկին 28 օրը ներառող նվազագույն ժամանակահատվածի համար ընդգրկում է 2-րդ պարբերության մեջ նշված բոլոր տեղեկությունները.

բ) ստորագրում է տրանսպորտային ընկերության ղեկավարը կամ նրա կողմից լիազորված ներկայացուցիչը.

գ) նշված ժամանակահատվածի ավարտից հետո պահպանվում է մեկ տարի: Տրանսպորտային ընկերությունը գրաֆիկից քաղվածք է տալիս դրա պահանջով դիմող համապատասխան վարորդներին եւ

դ) տրամադրվում կամ հանձնվում է ցանկացած լիազորված տեսուչի՝ նրա կողմից պահանջի դեպքում:

Հոդված 17

1. Այն անդամ պետությունները, որոնք օգտագործում են 93/173/ԵՏՀ որոշման մեջ սահմանված օրինակելի ձեւը (13), պետք է Հանձնաժողովին փոխանցեն անհրաժեշտ տեղեկությունները՝ սույն Կանոնակարգի եւ թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) կիրառման եւ ոլորտի զարգացումների վերաբերյալ երկու տարին մեկ հաշվետվություն կազմելու համար:

2. Այս տեղեկությունները փոխանցվում են Հանձնաժողովին մինչեւ տվյալ երկու տարվան հաջորդող տարվա սեպտեմբերի 30-ը:

3. Հաշվետվության մեջ պետք է նշվեն 13-րդ հոդվածով սահմանված բացառությունների կիրառման մասին:

4. Հանձնաժողովն այդ հաշվետվությունը հանձնում է Խորհրդին եւ Եվրոպական պառլամենտին՝ հաշվետվությամբ ներառված երկամյա ժամանակահատվածը լրանալուց հետո 13 ամսվա ընթացքում:

Հոդված 18

Անդամ պետություններն ընդունում են այնպիսի նման միջոցներ, որոնք սույն Կանոնակարգի իրականացման համար կարող են անհրաժեշտ լինել:

Հոդված 19

1. Անդամ պետությունները սահմանում են սույն Կանոնակարգի եւ թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի խախտման դեպքում կիրառվող պատժամիջոցներ կիրառելու վերաբերյալ կանոնները եւ իրականացնում են բոլոր անհրաժեշտ քայլերը՝ դրանց կիրառությունն ապահովելու համար: Նշված տույժերը պետք է լինեն արդյունավետ, համաչափ, ոչ խտրական եւ տարհամոզիչ: Անդամ պետությունները 29-րդ հոդվածի երկրորդ ենթապարբերությամբ սահմանված օրը տեղեկացնում են Հանձնաժողովին այս միջոցների եւ պատժամիջոցների մասին կանոնների վերաբերյալ: Հանձնաժողովը համապատասխանաբար տեղեկացնում է անդամ պետություններին:

2. Անդամ պետությունը սույն Կանոնակարգը խախտելու համար հնարավորություն է տալիս իրավասու մարմիններին պատժամիջոց կիրառել ընկերության եւ(կամ) վարորդի նկատմամբ, որը հայտնաբերվել է իր տարածքում եւ որի համար դեռ չի նշանակվել պատժամիջոց, նույնիսկ եթե խախտումը կատարվել է մեկ այլ անդամ պետության կամ երրորդ երկրի տարածքում իրականացված խախտման համար:

Բացառության կարգով, եթե խախտումը բացահայտվել է՝

- որը չի իրականացվել տվյալ անդամ պետության տարածքում եւ
- որն իրականացվել է մեկ այլ անդամ պետության կամ երրորդ երկրում հիմնադրված ընկերության կամ այնտեղ աշխատող վարորդի կողմից.

Անդամ պետությունը մինչև 2009 թվականը կարող է պատժամիջոց կիրառելու փոխարեն ծանուցել խախտումների փաստի մասին այն անդամ պետության կամ երրորդ երկրի իրավասու մարմին, որտեղ հիմնադրված է ընկերությունը կամ որտեղ աշխատում է վարորդը:

3. Երբ անդամ պետությունը նախաձեռնում է վարույթ կամ կիրառում է պատժամիջոց որոշակի խախտման համար, պետք է վարորդին գրավոր համապատասխան փաստեր ներկայացնի:

4. Անդամ պետություններն ապահովում են, որ համապատասխան պատժամիջոցների համակարգը, որը կարող է ներառել ֆինանսական պատժատեսակներ, կիրառվի սույն Կանոնակարգի կամ թիվ 3821/85 Կանոնակարգի (ԵՏՀ) խախտումների համար՝ ընկերությունների, բեռնառաքողների, բեռնափոխադրողների, փոխադրումներ իրականացնող օպերատորների, հիմնական կապալառուների, ենթակապալառուների եւ վարորդների աշխատանքի ընդունման գործակալությունների նկատմամբ:

Հոդված 20

1. Վարորդը պահպանում է անդամ պետության կողմից տրամադրված՝ վարույթների կամ կիրառված պատժատեսակների վերաբերյալ ապացույցները մինչև սույն Կանոնակարգի միեւնույն խախտման համար այլեւս չի կարող կիրառվել երկրորդ վարույթը կամ պատժատեսակը՝ համաձայն սույն Կանոնակարգի:

2. Վարորդը պահանջի դեպքում պատրաստում է 1-ին պարբերության մեջ նշված վկայությունները:

3. Վարորդը, որն աշխատում է փոխադրումներ իրականացնող մեկից ավելի ընկերություններում, պետք է տրամադրի տեղեկություններ յուրաքանչյուր ընկերության՝ II գլխի հետ համապատասխանությունն ապահովելու համար:

Հոդված 21

Հասցեագրելու համար այն դեպքերը, երբ անդամ պետությունը կարծում է, որ խախտվել է սույն Կանոնակարգը, որն ակնհայտորեն սպառնում է ճանապարհային անվտանգությանը, անդամ պետությունը լիազորում է համապատասխան իրավասու մարմինն արգելանքի տակ

դնել տվյալ տրանսպորտային միջոցը՝ մինչեւ այդ խախտումը վերացնելը: Անդամ պետությունները կարող են պարտադրել վարորդին օգտագործել հարկադիր օրական հանգստի ժամանակահատվածը: Անդամ պետությունները, անհրաժեշտության դեպքում, կարող են հետ կանչել, կասեցնել կամ սահմանափակել ընկերության լիցենզիան, եթե ընկերությունը գրանցված է տվյալ անդամ պետությունում, կամ հետ կանչել, կասեցնել, կամ սահմանափակել վարորդի վարելու իրավունքը: Հանձնաժողովը, գործելով 24(2) հոդվածով սահմանված ընթացակարգի համաձայն, մշակում է ուղեցույցներ՝ սույն հոդվածի ներդաշնակեցված կիրառումը խթանելու նպատակով:

Հոդված 22

1. Անդամ պետություններն աջակցում են միմյանց սույն Կանոնակարգի կիրառման եւ դրա հետ համապատասխանությունը ստուգելու հարցում:

2. Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները պարբերաբար փոխանակում են առկա բոլոր տեղեկությունները հետեւյալի մասին՝

ա) ոչ ռեզիդենտների կողմից կատարված՝ II գլխում սահմանված կանոնների խախտումների եւ այդ խախտումների համար սահմանված տույժերի մասին.

բ) իր ռեզիդենտների նկատմամբ անդամ պետության կողմից սահմանված տույժերի մասին, ովքեր այդպիսի խախտումներ են կատարել այլ անդամ պետություններում:

3. Անդամ պետությունները սույն Կանոնակարգի ազգային մեկնաբանման եւ կիրառման մասին համապատասխան տեղեկությունները կանոնավոր ուղարկում են Հանձնաժողով, որն այս տեղեկությունները մյուս անդամ պետությունների համար մատչելի է դարձնում էլեկտրոնային տարբերակով:

4. Հանձնաժողովը 24(1) հոդվածում նշված Կոմիտեի միջոցով աջակցում է սույն Կանոնակարգի ազգային մեկնաբանման եւ կիրառման շուրջ երկխոսությանը անդամ պետությունների միջեւ:

Հոդված 23

Համայնքը պետք է բանակցություններ սկսի երրորդ երկրների հետ, ինչը կարող է անհրաժեշտ լինել սույն Կանոնակարգի իրականացման նպատակով:

Հոդված 24

Հանձնաժողովին աջակցում է թիվ 3821/85/ ԵՏՀ կանոնակարգի 18(1) հոդվածով ստեղծված Կոմիտեն:

2. Եթե հղում է կատարվում սույն պարբերությանը, ապա կիրառվում են 1999/468/ԵՀ որոշման 3-րդ եւ 7-րդ հոդվածները՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:
3. Կոմիտեն ընդունում է իր ընթացակարգային կանոնները:

Հոդված 25

1. Անդամ պետության խնդրանքով կամ իր նախաձեռնությամբ, Հանձնաժողովը՝

ա) ուսումնասիրում է գործերը, եթե սույն Կանոնակարգի դրույթներից որեւէ մեկի կիրառման եւ կիրարկման ժամանակ տարբերություններ են առաջանում.

բ) պարզաբանում է սույն Կանոնակարգի դրույթները՝ ընդհանուր մոտեցումը խթանելու նպատակով:

2. Հանձնաժողովը 1-ին պարբերությունում նշված դեպքերում, որոշում է ընդունում առաջարկված մոտեցման վերաբերյալ՝ 24(2) հոդվածում նշված ընթացակարգի համաձայն: Հանձնաժողովն իր որոշումը փոխանցում է Եվրոպական պառլամենտին, Խորհրդին եւ անդամ պետություններին:

ԳԼՈՒԽ VI

ԵԶՐԱՓՈՒԿ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐ

Հոդված 26

Թիվ 3821/85 կանոնակարգում (ԵՏՀ) սույնով կատարվում են հետեւյալ փոփոխությունները՝

- 1) 2-րդ հոդվածը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ.

Հոդված 27

Սույն Կանոնակարգի նպատակով, կիրառվում են Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2006 թվականի մարտի 15-ի թիվ 561/2006 (ԵՀ) «Ճանապարհային տրանսպորտին վերաբերող որոշ սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման ու Խորհրդի թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 2135/98 (ԵՀ) կանոնակարգերը փոփոխելու մասին» Կանոնակարգի 4-րդ հոդվածի սահմանումները:

2. 3(1), (2) եւ (3) հոդվածը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ՝

1. Ձայնագրման սարքերը տեղադրվում եւ օգտագործվում են անդամ պետություններում գրանցված այն փոխադրամիջոցների մեջ, որոնք օգտագործվում են ուղեւորների կամ բեռների ավտոճանապարհային փոխադրման համար՝ բացառությամբ թիվ 561/2006 կանոնակարգի (ԵՀ) 3-րդ հոդվածում նշված փոխադրամիջոցների:

Թիվ 561/2006 կանոնակարգի (ԵՀ) 16(1) հոդվածում նշված տրանսպորտային միջոցները եւ այն տրանսպորտային միջոցները, որոնք ազատված են թիվ 3820/85 կանոնակարգի (ԵՀ) կիրառումից, սակայն ազատված չեն թիվ 561/2006 կանոնակարգից (ԵՀ), մինչեւ 2007 թվականի դեկտեմբերի 31-ը պետք է բավարարեն սույն պահանջը:

2. Ադամ պետությունները կարող են տրամադրել թիվ 561/2006 կանոնակարգի (ԵՏՀ) 13 (1) եւ 3 հոդվածում նշված փոխադրամիջոցների նկատմամբ սույն Կանոնակարգը չկիրառելու արտոնություն:

3. Անդամ պետությունները կարող են Հանձնաժողովի կողմից թույլտվություն ստանալուց հետո ազատել թիվ 561/2006 կանոնակարգի 14-րդ հոդվածում նշված տրանսպորտային գործունեության նպատակներով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցները սույն Կանոնակարգի կիրառումից:

3. 14(2) հոդվածը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ՝

«2. Ընկերությունը պահում է գրառումների թերթիկները եւ փաստաթղթային տարբերակներն այն դեպքում, երբ ժամանակագրական կարգով եւ ընթեռնելի ձեւով փաստաթղթային տարբերակները համապատասխանում են 15(1) հոդվածին, դրանք օգտագործելուց հետո առնվազն մեկ տարի եւ պահանջի դեպքում վարորդներին տրամադրում է դրանց օրինակները: Ընկերությունը պահանջի դեպքում վարորդին տրամադրում է նաեւ վարորդների քարտերից ներբեռնված տվյալների օրինակները եւ այդ»

օրինակների թղթային տարբերակը: Գրառումների թերթիկները ցանկացած լիազորված տեսուչի կողմից պահանջի դեպքում տրամադրվում կամ հանձնվում են նրան:»,

4) 15-րդ հոդվածում կատարել հետեւյալ փոփոխությունները՝

– 1-ին պարբերությունում հետեւյալ նոր ենթապարբերությունը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ՝

—

«Եթե վարորդական քարտը վնասվել է կամ անսարք է, կամ չի գտնվում վարորդի մոտ, ապա վարորդը՝

ա) իր ուղեւորության սկզբում, տպում է այն մեքենայի տվյալները, որը պետք է վարի եւ պետք է այդ թղթային տարբերակի վրա մուտքագրի՝

i) այն մանրամասները, որոնք հնարավորություն կտան պարզելու վարորդի ինքնությունը (անունը, վարորդի քարտի կամ վարորդական իրավունքի համարը).

ii) 3-րդ պարբերության, երկրորդ նախադասության (բ), (գ) եւ (դ) կետերում նշված ժամանակահատվածը.

բ) իր ուղեւորության վերջում, տպի գրառման սարքով գրանցված ժամերի մասին տվյալները, գրառի մյուս աշխատանքի ժամերը, ուղեւորության սկզբում տվյալները տպելուց հետո ունեցած ազատ ժամանակի եւ հանգստի ժամերը, եթե չեն գրանցվել պտուտակաչափի կողմից, այդ փաստաթղթի վրա նշի իր անձը հաստատող տվյալները (վարորդական քարտի համարը եւ (կամ) անունը եւ (կամ) վարորդական իրավունքի համարը)՝ ներառյալ իր ստորագրությունը:»,

– 2-րդ պարբերության 2-րդ ենթապարբերությունը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ՝

—

«Երբ, փոխադրամիջոցից հեռու լինելու դեպքում, վարորդը չի կարող օգտագործել փոխադրամիջոցի մեջ տեղադրված սարքավորումը, ստորեւ՝ 3-րդ պարբերության երկրորդ նախադասության (բ), (գ) եւ (դ)-ում նշված ժամանակահատվածները՝

ա) եթե վարորդը վարում է I հավելվածին համապատասխանող ձայնագրման սարքավորմամբ հագեցած մեքենա, ապա մուտքագրվում են թերթիկի վրա ձեռքով կամ


ավտոմատ գրանցմամբ, կամ որեւէ այլ կերպ՝ հստակ ընթեռնելի եւ առանց թերթիկը կեղտոտելու կամ


բ) եթե տրանսպորտային միջոցը գրառման սարք ունի՝ IB հավելվածի համաձայն, ապա ձայնագրման սարքում առկա մեխանիկական մուտքագրման եղանակով մուտքագրվում են վարորդական քարտի վրա:

Եթե տրանսպորտային միջոցում, որը IB հավելվածի համաձայն գրառման սարք ունի, առկա են մեկից ավելի վարորդ, ապա յուրաքանչյուր վարորդ ապահովվում է իր վարորդական քարտի մուտքագրումը պտուտակաչափի համապատասխան մասում:»:

– 3(բ) եւ (գ) ենթապարբերությունը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ՝

—

«բ) «այլ աշխատանք» նշանակում է Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2002 թվականի մարտի 11-ի «Ավտոճանապարհային փոխադրումների ոլորտում շրջիկ բնույթի աշխատանքներ կատարող անձանց աշխատանքային ժամանակը կազմակերպելու վերաբերյալ» 2002/15/ԵՀ հրահանգով (5) նախատեսված՝ վարելուց բացի այլ աշխատանք, ինչպես նաեւ տրանսպորտի ոլորտում կամ դրանից դուրս միեւնույն կամ մեկ այլ գործատուի համար իրականացված ցանկացած աշխատանք եւ պետք է գրառվի այս նշանի տակ՝ ».

«գ) «ազատ ժամանակը», որը սահմանված է 2002/15/ԵՀ հրահանգի 3(բ) հոդվածում, պետք է գրառվեն այս նշանի տակ՝ »

– 4-րդ պարբերությունը հանել:

– 7- րդ պարբերությունը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ.

—

«7.

ա) Եթե վարորդը վարում է I հավելվածին համապատասխանող ձայնագրման սարքավորմամբ հագեցած մեքենա, նա պետք է կարողանա պահանջի դեպքում տեսուչին ներկայացնել.

ի) ընթացիկ շաբաթվա, ինչպես նաեւ վարորդի կողմից վերջին 15 օրվա ընթացքում օգտագործված գրառման թերթիկները.

ii) առկայության դեպքում՝ վարորդական քարտը եւ

iii) ընթացիկ շաբաթվա եւ վարորդի կողմից վերջին 15 օրվա ընթացքում ձեռքով արված գրառումները եւ փաստաթղթային տարբերակը, ինչպես նախատեսված է սույն Կանոնակարգով եւ թիվ 561/2006 կանոնակարգով (ԵՀ):

Այնուամենայնիվ, 2008 թվականի հունվարի 1-ից հետո, (i) եւ (iii) կետերում նշված ժամանակահատվածներն ընդգրկում են ընթացիկ օրն ու նախկին 28 օրերը:

բ) Եթե վարորդը վարում է IB հավելվածին համապատասխանող ձայնագրման սարքավորմամբ հագեցած մեքենա, նա պետք է կարողանա պահանջի դեպքում տեսուչին ներկայացնել.

i) իրեն պատկանող վարորդական քարտը,

ii) ընթացիկ շաբաթվա եւ վարորդի կողմից վերջին 15 օրվա ընթացքում ձեռքով արված գրառումները եւ փաստաթղթային տարբերակը, ինչպես նախատեսված է սույն Կանոնակարգով եւ թիվ 561/2006 կանոնակարգով (ԵՀ):

iii) նախորդ ենթապարբերության մեջ նշված՝ I Հավելվածին համապատասխանող ձայնագրման սարքավորմամբ հագեցած մեքենա վարելու նույն ժամանակահատվածին վերաբերող գրանցման թերթիկները:

Այնուամենայնիվ, 2008 թվականի հունվարի 1-ից հետո, (ii) կետում նշված ժամանակահատվածներն ընդգրկում են ընթացիկ օրն ու նախկին 28 օրերը:

Լիազորված տեսուչը կարող է թիվ 561/2006 կանոնակարգին (ԵՏՀ) համապատասխանելիությունը ստուգել՝ ձայնագրող սարքի կամ վարորդական քարտի ձայնագրած տվյալների ներկայացված կամ տպված գրանցման թերթիկները վերլուծելով կամ, անհամապատասխանելիության դեպքում, վերլուծելով ցանկացած այլ օժանդակ փաստաթուղթ, որը հիմնավորում է որեւիցե դրույթին չհամապատասխանելը, ինչպես, օրինակ՝ 16-րդ հոդվածի 2-րդ եւ 3-րդ կետերով սահմանված փաստաթղթերը:

Հոդված 27

Թիվ 2135/98 կանոնակարգում (ԵՀ) սույնով կատարվում են հետեւյալ փոփոխությունները.

1.2(1)(ա) հոդվածի առաջին կետը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ.

«1.

ա) Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2006 թվականի մարտի 15-ի թիվ 561/2006 (ԵՀ) ճանապարհային տրանսպորտին վերաբերող որոշ սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման եւ Խորհրդի թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) եւ թիվ 2135/98 (ԵՀ) կանոնակարգերը փոփոխելու մասին Կանոնակարգի հրապարակման 20-րդ օրվանից սկսած՝ առաջին անգամ շահագործման հանված մեքենաների վրա պետք է թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) Կանոնակարգի IB հավելվածին համապատասխանող գրառման սարքեր տեղադրվեն:

2) 2(2) հոդվածը շարադրել հետեւյալ խմբագրությամբ.

2. Անդամ պետությունները պետք է անհրաժեշտ քայլեր ձեռնարկեն, որպեսզի համոզվեն, որ ի վիճակի են վարորդական քարտեր տրամադրել ամենաուշը թիվ 561/2006 (ԵՀ) կանոնակարգի ընդունման 20-րդ օրը:»:

Հոդված 28

Թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգը պետք է ուժը կորցրած ճանաչել եւ փոխարինել սույն Կանոնակարգով:

Այնուամենայնիվ, թիվ 3820/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգի 5-րդ հոդվածի 1-ին, 2-րդ եւ 4-րդ պարբերությունները շարունակվում են կիրառվել մինչեւ թիվ 2003/59/ԵՀ հրահանգի 15(1) հոդվածում սահմանված օրը:

Հոդված 29

Սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ է մտնում 2007 թվականի ապրիլի 11-ին, բացառությամբ 10(5), 26(3) եւ (4) ու 27-րդ հոդվածների, որոնք ուժի մեջ են մտնում 2006 թվականի մայիսի 1-ին:

Սույն Կանոնակարգն ամբողջությամբ պարտադիր է եւ անմիջականորեն գործում է բոլոր անդամ պետություններում:

1) ՊՏ C 51 E, 26.02. 2002 թ., էջ 234:

2) ՊՏ C 221, 17.09. 2002, էջ 19:

3) Եվրոպական պառլամենտի 2003 թվականի հունվարի 14-ի եզրակացություն (ՊՏ C 38 E, 12.02.2004թ., էջ 152), Խորհրդի 2004 թվականի դեկտեմբերի 9-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ C 63 E, 15.03.2005թ., էջ 11) եւ Եվրոպական պառլամենտի 2005 թվականի ապրիլի 13-ի դիրքորոշում (ՊՏ C 33 E, 09.02.2006թ., էջ 425): Եվրոպական պառլամենտի 2006 թվականի փետրվարի 2-ի օրենսդրական որոշում եւ Խորհրդի 2006 թվականի փետրվարի 2-ի որոշում:

4) ՊՏ L 370, 31.12.1985թ., էջ 1: Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2003/59/ԵՀ հրահանգով փոփոխված կանոնակարգ (ՊՏ L 226, 10.09.2003թ., էջ 4):

5) ՊՏ L 80, 23.03.2002թ., էջ 35:

6) ՊՏ L 370, 31.12.1985թ., էջ 8: Հանձնաժողովի թիվ 432/2004 կանոնակարգով (ԵՀ) վերջին անգամ փոփոխված Կանոնակարգ (ՊՏ L 71, 10.03. 2004թ., էջ 3):

7) ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:

8) Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2003 թվականի հուլիսի 15-ի «Ապրանքներ ու մարդկանց փոխադրող որոշ տրանսպորտային միջոցների վարորդների նախնական որակավորման եւ պարբերական դասընթացների մասին» 2003/59/ԵՀ հրահանգը, որը փոփոխում է Խորհրդի թիվ 3820/85 կանոնակարգն (ԵՏՀ) ու Խորհրդի 91/439/ԵՏՀ հրահանգը եւ ուժը կորցրած է ճանաչում Խորհրդի 76/914/ԵՏՀ հրահանգը (ՊՏ L 226, 10.09.2003թ., էջ 4): Խորհրդի 2004/66/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 168, 01.05.2004թ., էջ 35):

9) Խորհրդի՝ «Ավտոճանապարհային փոխադրումներին վերաբերող սոցիալական օրենսդրության ներդաշնակեցման վերաբերյալ թիվ 3820/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) իրականացման համար ստուգման ստանդարտ ընթացակարգերի մասին» Խորհրդի 1988 թվականի նոյեմբերի 23-ի 88/599/ ԵՏՀ հրահանգ եւ «Ավտոտրանսպորտային միջոցներում ձայնագրող սարքավորումների մասին» Խորհրդի թիվ 3821/85 (ԵՏՀ) կանոնակարգ (ՊՏ L 325, 29.11.1988թ., էջ55):

10) ՊՏ L 74, 20.03.1992թ., էջ 1: Վերջին անգամ 2003 թվականի «Անդամակցության մասին» ակտով փոփոխված կանոնակարգ:

11) ՊՏ L 300, 14.11.2009թ., էջ 88:

12) ՊՏ L 15, 21.01.1998թ., էջ 14: Թիվ 1882/2003/ԵՀ կանոնակարգով վերջին անգամ փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 284, 31.10.2003թ., էջ 1):

13) ՊՏ L 72, 25.03.1993թ., էջ 33:

14) ՊՏ L 102, 11.04. 2006թ., էջ 1:

15) ՊՏ L 80, 23. 03.2002թ., էջ 35:

16) ՊՏ L 102, 11.04.2006թ., էջ 1: