

31985R3820

L 370/1

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

31.12.1985

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3820/85**z dnia 20 grudnia 1985 r.****w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

uwzględniając decyzję Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów wpływających na konkurencję w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludzie śródlądowej ⁽¹⁾, w szczególności jej sekcję III,uwzględniając wniosek Komisji ⁽²⁾,uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽³⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽⁴⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

w dziedzinie transportu drogowego przepisy socjalne Wspólnoty zostały ustanowione w rozporządzeniu (EWG) nr 543/69 ⁽⁵⁾, ostatnio zmienionym rozporządzeniem (EWG) nr 2829/77 ⁽⁶⁾; ustawodawstwo to ma na celu harmonizację warunków konkurencji między różnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora drogowego i poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego; postęp, jaki się dokonuje w tych dziedzinach, musi zapewniać bezpieczeństwo i rozwój; jednakże przepisy wskazanego rozporządzenia muszą być bardziej elastyczne, jednocześnie nie naruszając ich celów;

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

przepisy niniejszego rozporządzenia, regulujące warunki pracy, nie mogą wpływać na prawo partnerów społecznych do ustanowienia, w drodze układów zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników; nie tylko w celu promowania postępu technicznego, ale także dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, każde Państwo Członkowskie musi zachować prawo do przyjęcia pewnych stosownych środków;

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

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

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

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

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

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

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

⁽³⁾ Dz.U. C 122 z 20.5.1985, str. 168.

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

⁽⁵⁾ Dz.U. L 77 z 29.3.1969, str. 49.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 334 z 24.12.1977, str. 1.

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

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

pewne operacje transportu mogą być wyłączone spod zastosowania niniejszego rozporządzenia;

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

pożądane jest sformułowanie przepisów odnoszących się do minimalnego wieku kierowców zajmujących się przewozem rzeczy lub osób — mając na uwadze pewne wymagania szkolenia zawodowego oraz dotyczące minimalnego wieku konwojentów oraz konduktorów; dla celów kształcenia zawodowego Państwa Członkowskie będą musiały umożliwić obniżenie dozwolonego wieku minimalnego dla konwojentów do 16 lat;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

SEKCJA I

Definicje

Artykuł 1

W niniejszym rozporządzeniu:

1. „przewóz drogowy” — oznacza każdą podróż, odbywaną na drogach publicznych przez pojazd, załadowany lub nie, służący do przewozu osób lub rzeczy;

2. „pojazdy” — oznacza pojazdy silnikowy, ciągniki, przyczepy lub naczepy, określone następująco:
- „pojazd silnikowy” — każdy silnikowy pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd poruszający się po szynach i używany zwykle do przewozu osób lub rzeczy;
 - „ciągnik” — każdy silnikowy pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd poruszający się po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, narzędzi lub maszyn;
 - „pryczepa” — każdy pojazd przeznaczony do łączenia go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;
 - „naczepa” — przyczepa bez przedniej osi, łączona w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru oraz ciężaru jej ładunku obciąża ciągnik lub pojazd silnikowy;
3. „kierowca” — oznacza każdą osobę, która kieruje pojazdem nawet przez krótki okres, oraz każdą osobę, która jest przewożona w pojeździe w tym celu, aby kierować nim w razie potrzeby;
4. „tydzień” — oznacza okres między godziną 00.00 w poniedziałek a godziną 24.00 w niedzielę;
5. „odpoczynek” — oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
6. „dozwolona maksymalna masa” — oznacza maksymalny dozwolony ciężar roboczy pojazdu z pełnym ładunkiem;
7. „regularne usługi przewozu osób” — oznaczają usługi krajowe i międzynarodowe, określone w art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 117/66 z dnia 28 lipca 1966 r. w sprawie wprowadzenia wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarami i autobusami ⁽¹⁾.

SEKCJA II

Zakres

Artykuł 2

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

— do i/lub z państwa trzeciego niebędącego stroną Umowy, w przypadku jakiegokolwiek podróży odbywanej w obrębie Wspólnoty, gdzie takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w jednym z tych krajów.

Artykuł 3

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

Artykuł 4

Rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów dokonywanych:

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

⁽¹⁾ Dz.U. 147 z 9.8.1966, str. 2688/66.

SEKCJA III

Załoga

Artykuł 5

1. Minimalny wiek kierowców zatrudnianych przy przewożeniu rzeczy wynosi:

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

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

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

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

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

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

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

SEKCJA IV

Okresy prowadzenia pojazdu

Artykuł 6

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

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

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

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

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

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

SEKCJA V

Przerwy i okresy wypoczynku

Artykuł 7

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

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

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

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

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

Artykuł 8

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

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

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

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

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

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

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

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

Artykuł 9

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

— musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana na lądzie, przed lub po części dziennego okresu odpoczynku odebranej na pokładzie promu lub w pociągu,

— okres między dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być możliwie jak najkrótszy i w żadnym przypadku nie może przekraczać jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalności celne włącza się do operacji wejścia lub zejścia z pokładu,

— podczas obu części okresu odpoczynku kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.

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

SEKCJA VI

Zakaz niektórych rodzajów zapłaty

Artykuł 10

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

SEKCJA VII

Wyjątki

Artykuł 11

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

Artykuł 12

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

Artykuł 13

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

a) pojazdy używane do przewozu osób, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie służą do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu;

- b) pojazdy używane przez władze publiczne do świadczenia usług publicznych, które nie są konkurencyjne w stosunku do przedsiębiorstw transportu drogowego;
- c) pojazdy używane przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne lub rybackie do przewozu rzeczy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki znajdują się w obrębie tego promienia;
- d) pojazdy używane do przewozu odpadów zwierzęcych lub szkieletów zwierzęcych, nieprzeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- e) pojazdy używane do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie, lub z rynku do miejscowych rzeźni;
- f) pojazdy używane jako sklepy na miejscowym rynku lub w handlu obwoźnym lub używanych jako ruchome punkty do wykonywania transakcji bankowych, walutowych, oszczędnościowych, do czynności związanych z kultem, do wypożyczenia książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw i specjalnie przystosowane do tego celu;
- g) pojazdy przewożące materiały lub urządzenia na użytek kierowcy w trakcie jego pracy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy i że taki wyjątek nie narusza w sposób znaczący celów niniejszego rozporządzenia. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić konieczność posiadania indywidualnego upoważnienia do takich wyjątków;
- h) pojazdy poruszające się wyłącznie na wyspach o powierzchni nie przekraczającej 2 300 km², które nie są połączone z resztą terytorium państwowego mostem, brodem ani tunelem otwartym dla ruchu pojazdów silnikowych;
- i) pojazdy używane do przewozu rzeczy i napędzane gazem wytwarzanym w pojeździe, napędzane elektrycznie lub wyposażone w regulator, jeśli takie pojazdy są uznane przez ustawodawstwo Państwa Członkowskiego zarejestrowania za równoważne pojazdom napędzanym benzyną lub olejem napędowym i których ciężar łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 tony;
- j) pojazdy służące do nauki prowadzenia pojazdu, mającej na celu uzyskanie prawa jazdy;
- k) ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.

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

2. Państwa Członkowskie mogą, po uprzednim upoważnieniu przez Komisję, zwolnić od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia operacje transportowe wykonywane w wyjątkowych okolicznościach, jeśli takie zwolnienie nie narusza w sposób znaczący celów niniejszego rozporządzenia.

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

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

SEKCJA VIII

Postępowanie kontrolne i kary

Artykuł 14

1. W przypadku:

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

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

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

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

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

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

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

7. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do kierowców pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące używane zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym⁽¹⁾.

Artykuł 15

1. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowców w taki sposób, by kierowcy mogli spełniać wymagania odnośnych przepisów niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (EWG) nr 3821/85.

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

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

Artykuł 16

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

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

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

Artykuł 17

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

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

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

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1985 r.

informacje dotyczące:

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

SEKCJA IX

Przepisy końcowe

Artykuł 18

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

Jednakże:

— Artykuł 4 wskazanego rozporządzenia będzie miał nadal, do dnia 31 grudnia 1989 r., zastosowanie do pojazdów używanych przez władze publiczne do służb publicznych, które nie konkurują z przedsiębiorstwami transportowymi, oraz do ciągników używanych wyłącznie do lokalnych prac rolnych i leśnych. Państwo Członkowskie może niezależnie od tego zapewnić zastosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do takich krajowych operacji transportowych w obrębie swojego terytorium od wcześniejszej daty.

— Artykuł 15 wskazanego rozporządzenia będzie miał nadal, do dnia 31 grudnia 1989 r., zastosowanie do pojazdów i kierowców zatrudnionych w regularnych międzynarodowych usługach przewozu osób, dopóki pojazdy używane do takich usług nie będą wyposażone w urządzenia rejestrujące, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85.

2. Odniesienia do rozporządzenia uchylonego na mocy ust. 1 stanowiąc będą odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

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

W imieniu Rady

R. KRIEPS

Przewodniczący