

31985R3820

L 370/1

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

1985 12 31

TARYBOS REGLAMENTAS (EEB) Nr. 3820/85
1985 m. gruodžio 20 d.
dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo

EUROPOS BENDRIJŲ TARYBA,

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 75 straipsnį,

atsižvelgdama į 1965 m. gegužės 13 d. Tarybos sprendimą dėl kai kurių nuostatų, darančių įtaką konkurencijai geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporte, suderinimo ⁽¹⁾, ypač į jo III skirsnį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą ⁽²⁾,

atsižvelgdama į Europos Parlamento nuomonę ⁽³⁾,

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽⁴⁾,

kadangi Reglamente (EEB) Nr. 543/69 ⁽⁵⁾ yra pateikti kelių transporto srityje taikomi Bendrijos socialiniai įstatymai su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EEB) Nr. 2829/77 ⁽⁶⁾; kadangi minėtais teisės aktais vidaus transportui taikant atitinkamus metodus siekiama sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas, ypač atkreipiant dėmesį į kelių transporto sektorių bei jo darbo sąlygų pagerinimą ir eismo saugumą keliuose; kadangi šiose srityse pasiekta pažanga turi būti įtvirtinama ir plečiama; kadangi, be to, būtina siekti, jog minėto reglamento nuostatos taptų lankstesnėmis ir netrukdytų siekti nustatytų tikslų;

kadangi, atsižvelgiant į toliau pateiktas pataisas ir siekiant aiškumo, visos atitinkamos nuostatos turėtų būti pateiktos viename tekste ir todėl Reglamentas (EEB) Nr. 543/69 turėtų būti panaikintas; kadangi 4 straipsnyje kai kurioms transporto priemonėms numatyta nebetaikyti tam tikrų nuostatų ir todėl 15 straipsnio nuostatos dėl kai kurių keleivių vežimo operacijų dar kurį laiką turėtų galioti;

kadangi šio reglamento nuostatos dėl darbo sąlygų neturėtų pažeisti darbdavių ir darbuotojų teisės kolektyvinėse derybose ar kitokiu būdu numatyti darbuotojams palankesnes nuostatas; kadangi, siekiant ne tik skatinti socialinę pažangą, bet ir siekiant pagerinti eismo saugumą keliuose, kiekviena valstybė narė turi išsaugoti savo teisę imtis atitinkamų priemonių;

kadangi sumažinus vairuotojų padėjėjų ir konduktorių skaičių reikia nustatyti tik vairuotojo poilsio laikotarpį;

kadangi pakeitus lanksčios savaitės grafiką pastovios savaitės grafiku, vairuotojai gali geriau organizuoti savo darbą ir taip pagerėja kontrolės galimybės;

kadangi važiuojant tranzitu per valstybės narės teritoriją derėtų sukurti sistemą, taikytiną tarptautinėms kelių transporto operacijoms į ar iš trečios šalies arba tranzitu tarp dviejų šalių per kurios nors valstybės narės teritoriją; kadangi tokioms transporto operacijoms taikytinos 1970 m. liepos 1 d. Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) nuostatos; kadangi tais atvejais, kai transporto priemonės yra įregistruotos valstybėje, kuri nepasirašė AETR, šios nuostatos yra taikomos tik tai kelionės daliai, kai transporto priemonė važiuoja per Bendrijos valstybę narę;

kadangi AETR esminės nuostatos atitinka šio reglamento nuostatas, Bendrija turi teisę derėtis ir pasirašyti susitarimą; kadangi ypatingos aplinkybės, kuriomis vyko AETR derybos, kaip išimtį numato procedūrą, kurios metu Bendrijos valstybės narės suderinusios savo veiksmus atskirai pateikia ratifikavimo ar prisijungimo raštus, tačiau veikia Bendrijos vardu ir paiso jos interesų;

kadangi, siekdamas garantuoti Bendrijos teisės aktų viršenybę su transporto operacijomis Bendrijoje susijusiais atvejais, valstybės narės, pateikdamos ratifikavimo ar prisijungimo raštus, turėtų padaryti išlygą, pagal kurią tarp valstybių narių vykdomos tarptautinės transporto operacijos pagal susitarimo nuostatas nebus laikomos tarptautinėmis transporto operacijomis;

⁽¹⁾ OL 88 1965 5 24, p. 1500/65.

⁽²⁾ OL C 100 1984 4 12 p. 3 ir OL C 223 1985 9 3, p. 5.

⁽³⁾ OL C 122 1985 5 20, p. 168.

⁽⁴⁾ OL C 104 1985 4 25, p. 4 ir OL C 303 1985 11 25, p. 29.

⁽⁵⁾ OL L 77 1969 3 29, p. 49.

⁽⁶⁾ OL L 334 1977 12 24, p. 1.

kadangi pačiame susitarime numatytos galimybės dėl dvišalių susitarimų tarp pasirašiusiųjų šalių, kurios sprendamos pasienio zonų ir tranzito operacijų klausimus iš dalies nukrypsta nuo minėto susitarimo nuostatų, yra dalykai, kurie iš esmės priklauso Bendrijos kompetencijai;

kadangi tuo atveju, kai šios srities Bendrijos vidaus taisyklėse padaromas pataisymas, būtina atitinkamai pataisyti ir susitarimo nuostatas, o valstybės narės turi imtis bendrų veiksmų, kad pagal sutartyje nustatytą procedūrą būtų padarytas toks pataisymas;

kadangi kai kurioms transporto operacijoms gali būti netaikomos šio reglamento nuostatos;

kadangi pageidautina, jog kai kurie apibrėžimai būtų patikslinti ir plačiau paaiškinti, o kai kurios nuostatos būtų šiuolaikiškesnės ir ypač kai kurioms transporto priemonių rūšims daromos išimtis;

kadangi pageidautina, jog būtų suformuluotos nuostatos dėl minimalaus krovinius ar keleivius vežančių vairuotojų amžiaus (kartu atsižvelgiant ir į tam tikrus profesinio mokymo reikalavimus), taip pat dėl minimalaus vairuotojų padėjėjų ir konduktorių amžiaus; kadangi dėl profesinio mokymo valstybės narės patvirtintą vairuotojų padėjėjų amžių privalo sumažinti iki 16 metų;

kadangi, kai kalbama apie vairavimo trukmę, yra pageidautina nustatyti nepertraukiamo vairavimo ir kasdienio vairavimo trukmės ribas, kurios nepažeistų jokių nacionalinių teisės aktų nuostatų, draudžiančių vairuotojams vairuoti ilgiau, negu leidžiama visiško saugumo sumetimais;

kadangi ilgesnė kasdienio vairavimo trukmė kartu nustatant trumpesnę vairavimo per dvi savaites trukmę leistų geriau valdyti transporto įmones ir skatintų socialinę pažangą;

kadangi derėtų pakoreguoti nuostatas dėl pertraukų, nes padidėja kasdienio vairavimo trukmė;

kadangi, kalbant apie poilsio trukmę, pageidautina, kad būtų nustatyta minimali poilsio trukmė ir kitos sąlygos, reguliuojančios ekipažo narių kasdienio ir savaitinio poilsio trukmę;

kadangi kelionės vairuotojams būtų lengvesnės, jei savo kasdienio poilsio trukmę jie galėtų padalinti taip, kad toje pačioje vietoje išvengtų valgyto ir nakvynės;

kadangi dėl socialinės pažangos ir eismo saugumo keliuose būtų naudinga prailginti savaitinio poilsio trukmę, sukuriant galimybę tą laiką sutrumpinti, su sąlyga, kad vairuotojas galėtų išnaudoti likusią poilsio laiką, pasirinkdamas laiką ir vietą;

kadangi daugelis kelių transporto operacijų Bendrijoje tam tikrą kelio dalį yra susijusios su vežimu keltais ir geležinkeliu; kadangi taisyklėse turėtų būti pateiktos tokių transporto operacijų pobūdį atitinkančios nuostatos dėl kasdienio poilsio trukmės ir pertraukų;

kadangi dėl eismo saugumo keliuose turi būti uždrausta mokėti premijas už nuvažiuotą atstumą ir (arba) vežto krovinio tonažą, nes tai gali kelti pavojų saugiam eismui keliuose;

kadangi pageidautina, jog kai kurioms ypatingo pobūdžio nacionalinio transporto operacijoms būtų galima daryti šio reglamento nuostatų išimtis; kadangi darydamos tokias išimtis valstybės narės turi garantuoti, jog nebus pažeistos socialinės apsaugos ir eismo saugumo nuostatos;

kadangi, atsižvelgiant į specifinį keleivinio transporto pobūdį, reikėtų iš naujo apibrėžti tą transporto priemonių kategoriją, kuriai valstybės narės išimties tvarka nacionaliniam vežimui gali netaikyti šio reglamento;

kadangi, Komisijai leidus, valstybėms narėms išskirtiniais atvejais turi būti suteikta teisė šio reglamento nuostatomis daryti išimtis; kadangi neatidėliotinais atvejais turėtų būti leidžiama ribotą laiką daryti tokias išimtis iš anksto negavus Komisijos leidimo;

kadangi tuo atveju, kai yra vairuojamos reguliariaisiais reisais keleivių vežimo paslaugas transporto priemonės, registruojančią įrangą gali pakeisti tvarkaraščio kopija arba išrašas iš įmonės vairuotojų darbo grafiko; kadangi, taikant šio reglamento nuostatas ir siekiant išvengti piktnaudžiavimo, būtų gerai, jei vairuotojams pareikalavus jie gautų išrašus iš savo darbo grafikų;

kadangi, siekiant veiksmingos kontrolės, pageidautina, jog reguliariaisiais reisais teikiamoms tarptautinėms keleivių vežimo paslaugoms, išskyrus kai kurias sienos kirtimo paslaugas, transporto priemonės nebebūtų atleidžiamos nuo išpareigojimo įrengti ir naudoti registruojančią įrangą;

kadangi siekiama pabrėžti, kaip svarbu ir būtina, kad darbdaviai ir vairuotojai laikytųsi šio reglamento nuostatų;

kadangi Komisija turėtų stebėti ir kontroliuoti, kas vyksta valstybėse narėse ir kas dveji metai Tarybai ir Europos Parlamentui pateikti ataskaitą, kaip laikomasi taisyklių;

kadangi, siekdamas taikyti šio reglamento nuostatas ir kontroliuoti, kaip jų laikomasi, valstybės narės turėtų viena kitai padėti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

Apibrėžimai

1 straipsnis

Šiame reglamente:

1. „Vežimas keliais“ – bet kokia pakrautos arba nepakrautos transporto priemonės kelionė, kada visuomeniniam naudojimui skirtais keliais vežami keleiviai arba kroviniai.

2. „Transporto priemonės“ – tai motorinės transporto priemonės, traktoriai, priekabos ir puspriekabės, kurie toliau apibrėžiami taip:
- a) „motorinė transporto priemonė“ – tai bet kokia keliais važiuojanti mechaninė savaeigė transporto priemonė, esanti kitokia nei geležinkelio bėgiais važiuojanti transporto priemonė, kuri paprastai naudojama keleivių ar krovininių vežimui;
- b) „vilkikas“ – tai bet kokia keliais važiuojanti mechaninė savaeigė transporto priemonė, esanti kitokia nei geležinkelio bėgiais važiuojanti transporto priemonė, specialiai sukurta vilkti, stumti ar vežti priekabas, puspriekabas, įrenginius ar mašinas;
- c) „priekaba“ – tai taip sukurta transporto priemonė, kad ją būtų galima sujungti su motorine transporto priemone ar vilkiku;
- d) „puspriekabė“ – priekaba, neturinti priekinės ašies ir taip sujungiama, kad didelė jos pačios ir krovinio svorio dalis tenka vilkikui ar motorinei transporto priemonei.
3. „Vairuotojas“ – tai asmuo, vairuojantis transporto priemonę net ir labai trumpą laiką arba vežamas transporto priemonėje, kad prireikus galėtų ją vairuoti.
4. „Savaitė“ – laikas nuo pirmadienio 00.00 valandų iki sekmadienio 24.00 valandos.
5. „Poilsis“ – tai ne mažiau kaip 1 valandos nepertraukiamas laiko tarpas, per kurį vairuotojas gali laisvai disponuoti savo laiku.
6. „Maksimalus leistinas svoris“ – tai visiškai sukomplektuotas transporto priemonės maksimalus leistinas darbinis svoris.
7. „Reguliariais reisais teikiamos keleivių vežimo paslaugos“ – tai šalies ar tarptautinės paslaugos, teikiamos pagal 1966 m. liepos 28 d. priimtą Tarybos reglamentą Nr. 117/66/EEB dėl tarptautinio keleivių vežimo tolimojo susisiekimo ir miesto autobusais bendrųjų taisyklių patvirtinimo ⁽¹⁾.

II SKYRIUS

Taikymo sritis

2 straipsnis

1. Šis reglamentas taikomas vežimui keliais, kaip jis apibrėžtas pagal 1 straipsnio 1 pastraipą, Bendrijoje.
2. Vietoje dabar galiojančių tarptautinio vežimo kelių transporto priemonėmis taisyklių yra taikomas Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR), t. y.:
- vykstančių į arba iš trečiųjų šalių, kurios yra šį susitarimą pasirašiusios šalys, arba per tokias šalis važiuojant tranzitu visą

kelionės laiką, kai veža valstybėje narėje arba pirmiau minėtoje trečiojoje šalyje registruotos transporto priemonės,

- vykstančių į arba iš trečiosios šalies, kuri nėra susitarimą pasirašiusi šalis, kai yra važiuojama Bendrijoje ir veža vienoje iš tų šalių registruotos transporto priemonės.

3 straipsnis

Bendrija pradeda derybas su trečiosiomis šalimis, kurių gali reikėti siekiant įgyvendinti šio reglamento nuostatas.

4 straipsnis

Šis straipsnis netaikomas vežimui:

1. Transporto priemonėmis, vežančioms krovinius, kai maksimalus leistinas transporto priemonės svoris kartu su priekaba ar puspriekabe neviršija 3,5 tonos.
2. Keleivius vežančiomis transporto priemonėmis, kurios pagal savo konstrukciją ir įrangą gali vežti ne daugiau kaip 9 asmenis, įskaitant vairuotoją, ir yra naudojamos būtent šiam tikslui.
3. 50 kilometrų neviršijančiais reguliariais reisais keleivius vežančiomis transporto priemonėmis.
4. Transporto priemonėmis, kurių maksimalus leistinas greitis neviršija 30 kilometrų per valandą.
5. Transporto priemonėmis, kurias naudoja arba kontroliuoja ginkluotosios pajėgos, civilinės gynybos atstovai, ugniagesiai ar už viešosios tvarkos palaikymą atsakančios tarnybos.
6. Transporto priemonėmis, naudojamomis kanalizacijos, apsaugos nuo potvynių, vandens, dujų ir elektros energijos tiekimo paslaugoms teikti, greitkelių priežiūrai ir kontrolei, atliekų surinkimui ir išvežimui, telegrafo bei telefono paslaugoms teikti, pašto siuntų vežimui, radijo ir televizijos programų transliavimui bei radijo ar televizijos siųstuvų ar imtuvų paieškoms.
7. Transporto priemonėmis, naudojamomis esant nelaimingiems atsitikimams ar vykdant gelbėjimo darbus.
8. Specializuotomis medicinos tikslams skirtomis transporto priemonėmis.
9. Transporto priemonėmis, vežančiomis cirko ar atrakcionų įrangą.
10. Specializuotomis avarinėmis transporto priemonėmis.
11. Transporto priemonėmis, kurios išbandomos keliuose turint tikslą jas techniškai patobulinti, remontuoti ar techniškai priežiūrėti, taip pat naujomis ar suremontuotomis, bet nepradėtomis naudoti transporto priemonėmis.
12. Ne komerciniam krovinių vežimui, o asmeniniam naudojimui skirtomis transporto priemonėmis.
13. Transporto priemonėmis, naudojamomis pienui iš ūkių surinkti ir pieno taros ar pašarams skirtų pieno produktų vežimui atgal į ūkius.

⁽¹⁾ OL 147 1966 8 9, p. 2688/66.

III SKYRIUS

Ekipažas

5 straipsnis

1. Minimalus krovinius vežančių vairuotojų amžius yra toks:
 - a) transporto priemonėmis, įskaitant, jei reikia, priekabas ar pus-priekabas, kurių maksimalus leistinas svoris yra ne didesnis kaip 7,5 tonos – 18 metų;
 - b) kitomis transporto priemonėmis:
 - 21 metai, arba
 - 18 metų tik tuo atveju, jei asmuo turi profesinį pasirengimą liudijantį ir vienos iš valstybių narių pripažintą dokumentą, patvirtinantį, kad jis yra baigęs transporto priemonių, skirtų krovinius keliais vežti, vairuotojų mokymo kursą, atitinkantį nustatytas Bendrijos taisykles dėl minimalaus kelių transporto priemonių vairuotojų pasirengimo lygio.
2. Visi keleivius vežantys vairuotojai turi būti 21 metų amžiaus.

50 km nuotolį nuo tos vietos, kuri yra nuolatinė transporto priemonės laikymo vieta (parkas), viršijančiais maršrutais keleivius vežantys vairuotojai turi atitikti toliau pateiktus reikalavimus, t. y.:

 - a) ne mažiau kaip vienerius metus turi būti vairavęs ir vežęs krovinius tokiomis transporto priemonėmis, kurių maksimalus leistinas svoris viršija 3,5 tonos;
 - b) ne mažiau kaip vienerius metus vairavęs keleivių vežimui naudojamas transporto priemonės maršrutais, neviršijančiais 50 km atstumo nuo nuolatinės transporto priemonės laikymo vietos, arba teikęs šiame reglamente nenumatytas transporto paslaugas tik tuo atveju, jeigu kompetentinga institucija patvirtintų, jog ten dirbdamas jis įgijo reikiamą patirtį;
 - c) turi turėti vienos valstybės narės pripažintą profesinį pasirengimą liudijantį dokumentą, patvirtinantį, jog jis yra baigęs keleivių vežimo keliais transporto priemonėmis vairuotojų kursą, atitinkantį nustatytas Bendrijos taisykles dėl minimalaus kelių transporto priemonių vairuotojų pasirengimo lygio.
3. Minimalus vairuotojų padėjėjų ir konduktorių amžius yra 18 metų.
4. Keleivius vežančiam vairuotojui netaikomos 2 straipsnio dalies antroje pastraipoje pateiktos a, b ir c nuostatos, jei iki 1970 m. spalio 1 d. jis tą darbą yra dirbęs ne mažiau kaip vienerius metus.
5. Šalyje 50 km spinduliu nuo nuolatinės transporto priemonės laikymo vietos, įskaitant ir vietines administracines teritorijas, kurių centrai neviršija 50 km spindulio, atliekant transporto operacijas minimalų vairuotojo padėjėjo amžių valstybės narės gali sumažinti iki 16 m. tik tuo atveju, jeigu tai yra daroma dėl profesinio mokymo ir laikantis nacionalinė teisės aktuose nustatytų priėmimo į darbą amžiaus ribų.

IV SKYRIUS

Vairavimo režimas

6 straipsnis

1. Tarp per dieną būtinų dviejų poilsio pertraukų arba kasdienio poilsio pertraukų ir kassavaitinių poilsio pertraukų esanti vairavimo trukmė, toliau vadinama „kasdieniu vairavimo laikotarpiu“, neturi viršyti 9 valandų. Ją du kartus per savaitę galima padidinti iki 10 valandų.

Po ne daugiau kaip šešių kasdienio vairavimo laikotarpių vairuotojas privalo, kaip numatyta 8 straipsnio 3 dalies nuostatose, daryti kassavaitinę poilsio pertrauką.

Kassavaitinę poilsio pertrauką galima atidėti iki šeštos dienos pabaigos, jei bendra vairavimo trukmė per šešias dienas neviršija maksimalaus laiko, atitinkančio šešis kasdienio vairavimo laikotarpius.

Tuo atveju, kai yra vykdomas tarptautinis keleivių vežimas, jei tai nėra vežimas reguliariais reisais, antroje ir trečioje pastraipoje įrašyti žodžiai „šešios“ ir „šešta“ atitinkamai pakeičiami žodžiais „dvylika“ ir „dvylikta“.

Valstybės narės ankstesnės pastraipos nuostatas gali taikyti savo šalies teritorijoje teikiamoms keleivių vežimo paslaugoms, tačiau jos nėra taikomos keleivius vežant nuolatiniais maršrutais.

2. Bendra vairavimo trukmė per dvi savaites paeilui neturi viršyti 90 valandų.

V SKYRIUS

Pertraukos ir poilsio režimas

7 straipsnis

1. Po keturių su puse valandų vairavimo vairuotojas, jeigu jis nesiruošia ilsėtis, turi daryti ne trumpesnę kaip 45 minučių pertrauką.

2. Šią pertrauką galima pakeisti 15 minučių pertraukėlėmis, kurios yra daromos per visą vairavimo laiką arba iškart pasibaigus vairavimo laikui taip, kad būtų laikomasi 1 straipsnio dalyje pateiktų reikalavimų.

3. Šalyje reguliariais reisais atliekamoms keleivių vežimo operacijoms valstybės narės 1 straipsnio dalies nuostatoms gali padaryti išimtį ir po 4 valandų neviršijančio vairavimo nustatyti ne trumpesnes kaip 30 minučių pertraukas. Tokias išimtis leidžiama daryti tik tais atvejais, kai po vairavimo ilgesnės nei 30 minučių pertraukos galėtų sutrikdyti įprastą miesto transporto eismą ir vairuotojai per 4,5 valandų vairavimo laiką kol ateis metas daryti 30 minučių pertrauką, neturėtų galimybių daryti 15 minučių pertrauką.

4. Pertraukos metu vairuotojas negali dirbti kokių nors kitų darbų. Šiame straipsnyje laukimo laikas ir laikas, kada vairuotojas nevairuoja, tačiau yra važiuojančioje transporto priemonėje, kelte ar ant traukinio platformos, nelaikomas „kitais darbais“.

5. Pagal šio straipsnio nuostatų reikalavimus daromos pertraukos nėra kasdienio poilsio laikas.

8 straipsnis

1. Per parą vairuotojui turi būti suteiktas ne trumpesnis kaip 11 valandų nepertraukiamas kasdienis poilsis, kuris ne dažniau kaip 3 kartus per savaitę gali būti sutrumpintas iki 9 valandų nepertraukiamo poilsio laikotarpio tik tuo atveju, jeigu ekvivalentiškas poilsio laikas kaip kompensacija bus grąžintas iki kitos savaitės pabaigos.

Tomis dienomis, kai poilsio laikotarpis nėra sutrumpintas pagal pirmos pastraipos nuostatas, per parą jį galima išskaidyti į du ar tris atskirus laikotarpius, ir tada vienas iš jų turi būti ne trumpesnis kaip 8 nepertraukiamo poilsio valandos. Tokiu atveju minimalus poilsio laikas ilginamas iki 12 valandų.

2. Per kiekvieną 30 valandų laikotarpį, kai transporto priemonę vairuoja ne mažiau kaip du vairuotojai, kiekvienam iš jų turi būti suteiktas ne trumpesnis kaip 8 valandų nepertraukiamasis poilsis.

3. Kiekvieną per savaitę viena iš 1 ir 2 straipsnio dalyse minėtų poilsio trukmių yra pailginama tiek, kad bendra kassavaitinio nepertraukiamo poilsio trukmė būtų 45 valandos. Šią poilsio trukmę galima sutrumpinti iki minimalaus 36 val. nepertraukiamo poilsio laikotarpio, jei vairuotojas yra nuolatinėje transporto priemonės laikymo vietoje arba savo gyvenamoje vietoje, arba iki minimalaus 24 val. nepertraukiamo poilsio laiko, jei tenka ilsėtis kitur. Kiekvienas poilsio trukmės sutrumpinimas turi būti kompensuojamas ekvivalentišku poilsio laikotarpiu, kuriuo visu iš karto galima pasinaudoti iki baigsis trečioji savaitė po tos savaitės, kai buvo sumažinta poilsio trukmė.

4. Kassavaitinis poilsio laikas, kuris prasideda vieną savaitę ir baigiasi kitą savaitę, gali būti priskirtas vienai ar kitai iš tų savaitių.

5. Keleivius vežant pagal 6 straipsnio 1 dalies ketvirtos ir penktos pastraipos nuostatas kassavaitinį poilsio laiką galima atidėti iki savaitės, einančios po tos savaitės, už kurią priklauso poilsis, ir jį galima pridėti prie už antrą savaitę skiriamo poilsio laiko.

6. Kiekvienas poilsio laikas, kuriuo pasinaudojama kaip kompensacija už kasdienio ir (arba) kassavaitinio poilsio laikotarpio sutrumpinimą, gali būti pridėtas prie kito ne trumpesnio kaip 8 valandų trukmės poilsio laikotarpio ir jis suinteresuoto asmens prašymu turi būti suteikiamas transporto priemonės nuolatinio laikymo arba vairuotojo gyvenamojoje vietoje.

7. Kasdienio poilsio laikotarpiu galima pasinaudoti ir esant transporto priemonėje, jei joje yra įrengtas gultas ir ji stovi vietoje.

9 straipsnis

Nepaisant 8 straipsnio 1 dalies nuostatų, jei krovinius ar keleivius vežantis vairuotojas lydi keltu ar traukiniu vežamą transporto priemonę, kasdienio poilsio laikotarpis gali būti pertraukiamas ne dažniau kaip vieną kartą, jei yra laikomasi toliau pateiktų sąlygų, t. y.:

— sudarytos galimybės pasinaudoti kasdienio poilsio laiko dalimi prieš arba po tos kasdienio poilsio dalies, kuria buvo pasinaudota plaukiant keltu ar važiuojant traukiniu,

— laikas tarp tų dviejų kasdienio poilsio dalių yra kaip galima trumpesnis ir jokia būdu neviršija vienos valandos iki užvažiuojant ant kelto arba traukinio platformos arba nuvažiuojant nuo kelto arba traukinio platformos, įskaitant ir muitinės formalumams atlikti skirtą laiką užvažiuojant ant kelto arba traukinio platformos arba nuvažiuojant nuo kelto arba traukinio platformos,

— per abu poilsio laikotarpius vairuotojui turi būti sudarytos sąlygos ilsėtis lovoje ar ant gulto.

Taip pertrauktas kasdienio poilsio laikotarpis pailginamas 2 valandomis.

VI SKYRIUS

Kai kurių mokėjimų draudimas

10 straipsnis

Už atlyginimą dirbantiems vairuotojams draudžiama už nuvažiuotą atstumą ar vežtų krovinių kiekį mokėti premijas ar priedus prie atlyginimų, išskyrus tuos atvejus, kai mokėjimai yra tokio pobūdžio, jog jie nekeltų pavojaus eismo saugumui.

VII SKYRIUS

Išimtys

11 straipsnis

Kiekviena valstybė narė gali taikyti didesnius arba mažesnius reikalavimus negu tie, kurie yra pateikti šio reglamento 5–8 straipsniuose. Tačiau šio reglamento nuostatos yra taikomos vairuotojams, kitoje valstybėje narėje registruotomis transporto priemonėmis atliekantiems tarptautinius reisus.

12 straipsnis

Tais atvejais, kai eismo saugumui keliuose nekeltas pavojus ir reikia, kad vairuotojas galėtų pasiekti sustojimui tinkamą vietą, vairuotojas gali tiek nukrypti nuo šio reglamento nuostatų reikalavimų, kad užtikrintų žmonių, pačios transporto priemonės ar jos krovinių saugumą. Vairuotojas savo registruojančios įrangos registracijos lape arba darbo grafike turi nurodyti tokio nukrypimo nuo nuostatų reikalavimų pobūdį ir priežastis.

13 straipsnis

1. Kiekviena valstybė narė savo teritorijoje arba, suinteresuotoms valstybėms sutikus, ir kitos valstybės narės teritorijoje bet kuriai šio reglamento nuostatai gali leisti daryti išimtis, taikytinas vežimui transporto priemonėmis, priklausančioms vienai ar daugiau toliau pateiktų kategorijų, t. y.:

a) keleivių vežimui skirtos transporto priemonės, kurios pagal savo konstrukciją ir įrengimą skirtos vežti ne daugiau kaip 17 asmenų, įskaitant vairuotoją, ir yra pagamintos šiam tikslui;

- b) valstybės institucijų naudojamos transporto priemonės, skirtos viešosioms paslaugoms teikti ir nekonkuruojančios su profesionaliais kelių vežėjais;
- c) žemės ūkio, sodininkystės, miškų ūkio ar žvejybos įmonių naudojamos transporto priemonės išvežioti krovinius 50 km spinduliu nuo nuolatinės transporto priemonės stovėjimo vietos, įskaitant vietines administracines teritorijas, kurių centrai yra tame spindulyje;
- d) gyvulines atliekas ir ne žmonių maistui skirtas gyvūnų skerdenas išvežiojančios transporto priemonės;
- e) iš ūkių į vietines turgavietes ir atvirkščiai arba iš turgaviečių į vietines skerdyklas gyvūnus vežančios transporto priemonės;
- f) transporto priemonės, vietinėse turgavietėse atstojančios parduotuves arba kurios naudojamos išnešiojamajai prekybai, mobiliems banko, valiutos keitimo ar taupymo sandoriams atlikti, religiniams tikslams, knygų skolinimui, plokštelėms ar kasetėms išvežioti, kultūrinių renginių ar parodų rengimui ir specialiai tam reikalui pritaikytos priemonės;
- g) transporto priemonės, vežiojančios vairuotojui būtinas medžiagas ar įrangą, kai jis 50 km spindulio teritorijoje nuo nuolatinės transporto priemonės stovėjimo vietos dirba savo darbą, tik tuo atveju, jeigu transporto priemonės vairavimas nėra vairuotojo pagrindinis užsiėmimas ir tokia išimtis rimtai nepažeidžia šio reglamento reikalavimų. Išduodamos atskirus leidimus valstybės narės gali daryti tokias išimtis;
- h) transporto priemonės, važinėjančios išimtinai tik salose, kurių plotas neviršija 2 300 kvadratinių kilometrų ir kurios su likusia šalies teritorija nėra sujungtos tiltu, brasta ar tuneliu, kuriais galėtų važiuoti motorinės transporto priemonės;
- i) transporto priemonės kroviniams vežti ir varomos transporto priemonių gaminamomis dujomis arba elektra arba turinčios reguliatorių atsižvelgiant į tai, ar tokios transporto priemonės pagal valstybės narės, kurioje jos yra įregistruotos, įstatymus yra laikomos ekvivalentiškoms benzinu ar dyzeliniais varomoms mašinoms, kurių maksimalus leistinas svoris, įskaitant ir priekabos ar puspriekabės svorį, neviršija 3,5 tonų;
- j) mokomosios transporto priemonės, naudojamos vairuotojo pažymėjimui įsigyti;
- k) išimtinai žemės ūkio ir miško darbams naudojami traktoriai.

Valstybės narės praneša Komisijai apie pagal šios straipsnio dalies nuostatas padarytas išimtis.

2. Valstybės narės, gavusios Komisijos leidimą, šio reglamento nuostatų transporto operacijoms, vykdomoms išskirtinėmis

sąlygomis, taikymui gali padaryti išimtis, jei tokios išimtis nekečia rimtos grėsmės šio reglamento numatytiems tikslams.

Neatidėliotinais atvejais 30 dienų neviršijančiam laikotarpiui jos gali padaryti laikiną išimtį ir apie tai turi nedelsdamos pranešti Komisijai.

Komisija kitas valstybes nares supažindina su visomis pagal šio reglamento nuostatas padarytomis išimtimis.

VIII SKYRIUS

Kontrolė ir baudos

14 straipsnis

1. Jei:

— keleiviai vežami reguliariais reisais šalies viduje ir

— keleiviai vežami reguliariais tarptautiniais reisais, kurių maršrutų galinė stotis yra už 50 kilometrų tiesia linija nuo tarp dviejų valstybių narių esančios sienos, o maršruto ilgis neviršija 100 kilometrų,

kai paslaugoms taikomas šis reglamentas, tvarkaraštį ir darbo grafiką sudaro įmonė.

2. Darbo grafike turi būti nurodyta kiekvieno vairuotojo pavardė, nuolatinė transporto priemonės laikymo vieta ir įvairiems vairavimo, kitokio darbo ir buvimo darbo vietoje laikotarpiams sudarytas išankstinis planas.

3. Darbo grafike turi atsispindėti visi straipsnio 2 dalyje minimaliam laikotarpiui, t. y. tiek einamajai savaitei, tiek savaitei prieš ir po einamosios savaitės, nurodyti duomenys.

4. Darbo grafiką pasirašo įmonės vadovas arba jo įgaliotas atstovas.

5. Visi straipsnio 1 dalyje minėtas paslaugas teikiantys vairuotojai su savimi vežiojasi darbo grafiko ir darbo tvarkaraščio kopiją.

6. Darbo grafikas įmonėje saugomas vienerius metus pradėdant skaičiuoti nuo jame suplanuoto laikotarpio pabaigos. Vairuotojams pareikalavus, įmonė jiems išduoda darbo grafikų išrašus.

7. Šis straipsnis netaikomas vairuotojams tų transporto priemonių, kuriose pagal 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ⁽¹⁾ nuostatas įrengti tachografai.

15 straipsnis

1. Transporto įmonė taip organizuoja vairuotojų darbą, kad jie galėtų laikytis atitinkamų šio reglamento ir Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 nuostatų reikalavimų.

⁽¹⁾ OL L 370, 1985 12 31, p. 8.

2. Įmonė periodiškai atlieka patikrinimus, siekdama užtikrinti, kad būtų laikomasi šių dviejų reglamentų nuostatų reikalavimų. Jei paaiškėja, kad buvo pažeidimų, įmonė imasi atitinkamų priemonių, kad jie daugiau nepasikartotų.

16 straipsnis

1. Kas dveji metai Komisija parengia ataskaitą apie tai, kaip valstybės narės įgyvendina šio reglamento nuostatas ir visus šioje srityje vykstančius pokyčius. Komisija per 13 mėnesių nuo laikotarpio, apie kurį pateikiama ataskaita, pabaigos Tarybai ir Europos Parlamentui pateikia ataskaitą.

2. Kad Komisija galėtų parengti straipsnio 1 dalyje paminėtą ataskaitą, valstybės narės kas dveji metai nustatyta forma pateikia Komisijai reikiamą informaciją. Šią informaciją Komisija turi gauti ne vėliau kaip rugsėjo 30 d. nuo tos dienos, kai baigiasi ataskaitinis dvejų metų laikotarpis.

3. Komisija, pasitarusi su valstybėmis narėmis, nustato informacijos pateikimo formą.

17 straipsnis

1. Valstybės narės, pasitarusios su Komisija, nustatyta laiku priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šio reglamento nuostatų įgyvendinimui.

Minėtos priemonės, be kita ko, numato kontrolės organizavimo, jos vykdymo tvarką ir priemones bei nuobaudas už pažeidimus.

2. Valstybės narės padeda viena kitai taikyti šio reglamento nuostatas ir kontroliuoti, kaip jų laikomasi.

3. Kompetentingos valstybių narių institucijos tarpusavio pagalba nuolat teikia viena kitai visą turimą informaciją apie:

— šio reglamento nuostatų pažeidimus, kuriuos padaro ne šalies gyventojai, ir už tuos pažeidimus paskirtas baudas,

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje, 1985 m. gruodžio 20 d.

Tarybos vardu

Pirmininkas

R. KRIEPS

— baudas, kurias valstybė narė paskiria savo gyventojams už kitose valstybėse narėse padarytus pažeidimus.

IX SKYRIUS

Baigiamosios nuostatos

18 straipsnis

1. Šiuo reglamentu yra panaikinamas Reglamentas (EEB) Nr. 543/69.

Tačiau:

— iki 1989 m. gruodžio 31 d. transporto priemonėms, kurias valstybės institucijos naudoja teikti viešąsias paslaugas ir kurios nekonkuruoja su komercinėmis transporto įmonėmis, bei išimtinai vietiniams žemės ūkio bei miško darbams atlikti naudojamiems traktoriams ir toliau bus taikomos minėto reglamento 4 straipsnio nuostatos. Tačiau valstybė narė gali nutarti, kad šalies teritorijoje tokioms transporto operacijoms galėtų būti ir anksčiau pradėtos taikyti šio reglamento nuostatos,

— iki 1989 m. gruodžio mėn. 31 d. transporto priemonėms ir vairuotojams, teikiantiems reguliariais reisais tarptautinio keleivių vežimo paslaugas, toliau bus taikomos minėto reglamento 15 straipsnio nuostatos tol, kol šioms paslaugoms teikti naudojamos transporto priemonės nebus aprūpintos Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 nuostatų reikalavimus atitinkančiais tachografais.

2. Nuorodos į pirma šio straipsnio dalimi panaikinto reglamento nuostatas yra laikomos nuorodomis į šį reglamentą.

19 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja 1986 m. rugsėjo 29 d.