

31985R3820

31.12.1985

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 370/1

**UREDBA SVETA (EGS) št. 3820/85**  
**z dne 20. decembra 1985**  
**o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom**

SVET EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti, zlasti člena 75 Pogodbe,

ob upoštevanju Odločbe Sveta z dne 13. maja 1965 o usklajevanju nekaterih določb, ki vplivajo na konkurenčnost v prevozu po železnici, cesti in celinskih vodnih poteh <sup>(1)</sup>, in zlasti njenega Oddelka III,

ob upoštevanju predloga Komisije <sup>(2)</sup>,

ob upoštevanju mnenja Evropskega parlamenta <sup>(3)</sup>,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora <sup>(4)</sup>,

ker je za cestni prevoz socialna zakonodaja Skupnosti določena v Uredbi (EGS) št. 543/69 <sup>(5)</sup>, kot je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EGS) št. 2829/77 <sup>(6)</sup>, in ker je ta zakonodaja namenjena uskladitvi pogojev konkurence med načini prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter izboljšanju pogojev dela in varnosti v cestnem prometu, in ker je treba napredek na tem področju nadzorovati in razširiti, in ker je vseeno treba zagotoviti večjo prožnost določb dane uredbe ne da bi razvrednotili njihove cilje;

ker naj bodo ob upoštevanju sprememb, določenih v nadaljevanju, za pojasnitev zadev vse ustrezne določbe združene v enem besedilu, in naj bo zato Uredba (EGS) št. 543/69 razveljavljena; ker naj se za določen čas vseeno ohranijo izjeme iz člena 4 za nekatera vozila in določbe člena 15 za nekatere potniške prevoze;

ker se ne sme dovoliti, da določbe te uredbe, ki obravnavajo pogoje za delo, posegajo v pravico socialnih partnerjev, da s skupnimi pogajanjmi ali drugače sprejmejo za delavce ugodnejše določbe, in ker mora vsaka država članica ohraniti pravico do sprejetja nekaterih primernih ukrepov, da ne pospeši samo socialnega napredka, temveč izboljša tudi varnost v cestnem prometu;

ker glede na upadanje števila sovoznikov in sprevodnikov ni treba več urejati časa počitka za člane posadke, ki niso vozniki;

ker bi zamenjava gibljivega delovnega tedna s stalnim olajšala voznikom organizirati njihovo delo in izboljšati kontrolo;

ker naj se določi sistem, ki se uporablja pri mednarodnem cestnem prevozu v drugo državo ali iz nje ali med dvema državama pri tranzitnem prometu prek ozemlja države članice; ker naj se določbe Evropskega sporazuma o delu posadk vozil v mednarodnem cestnem prometu (AETR) z dne 1. julija 1970 uporabljajo za te prevoze; ker se bodo za vozila, registrirana v državi, ki ni država pogodbenica AETR, te določbe uporabljale samo za del vožnje znotraj Skupnosti;

ker je predmet Sporazuma AETR področje te uredbe, je Skupnost pristojna za pogajanje in sklepanje sporazuma; ker posebne okoliščine, v katerih so potekala pogajanja za AETR, izjemoma zagotavljajo postopek, po katerem države članice Skupnosti posamično deponirajo listine o ratifikaciji ali pristopu z usklajenim delovanjem, vendar vseeno ravnajo v interesu in imenu Skupnosti;

ker naj za zagotovitev prevlade prava Skupnosti v prometu znotraj Skupnosti, države članice pri deponiranju svojih listin o ratifikaciji ali pristopu izrazijo pridržek, pri čemer mednarodni prevozi med državami članicami ne veljajo za mednarodne prevoze v pomenu Sporazuma;

<sup>(1)</sup> UL 88, 24.5.1965, str. 1500/65.

<sup>(2)</sup> UL C 100, 12.4.1984, str. 3, in UL C 223, 3.9.1985, str. 5.

<sup>(3)</sup> UL C 122, 20.5.1985, str. 168.

<sup>(4)</sup> UL C 104, 25.4.1985, str. 4, in UL C 303, 25.11.1985, str. 29.

<sup>(5)</sup> UL L 77, 29.3.1969, str. 49.

<sup>(6)</sup> UL L 334, 24.12.1977, str. 1.

ker so možnosti, ki so predvidene v Sporazumu glede dvostranskih sporazumov med pogodbenicami in odstopajo od navedenega sporazuma glede mejnega območja in tranzitnih prevozov, načeloma v pristojnosti Skupnosti;

ker bodo države članice združeno nastopile za doseg spremembe Sporazuma v skladu s postopkom iz Sporazuma, če sprememba notranjih pravil Skupnosti na zadevnem področju zahteva primerno spremembo Sporazuma;

ker so lahko nekateri prevozi izvzeti iz uporabe te uredbe;

ker je zaželeno podrobno obrazložiti in pojasniti nekatere opredelitve ter dopolniti posamezne določbe, zlasti v zvezi z izjemami za določene kategorije vozil;

ker je zaželeno postaviti določbe glede najnižje starosti voznikov, ki prevažajo blago ali potnike — ob upoštevanju določenih zahtev poklicnega usposabljanja — in glede najnižje starosti sovoznikov in sprevodnikov; ker morajo države članice pri poklicnem usposabljanju imeti možnost zmanjšati potrjeno najnižjo starost sovoznikov na 16 let;

ker je glede časa vožnje zaželeno določiti omejitve neprekinjene vožnje in dnevne vožnje, vendar brez vpliva na katera koli državna pravila, pri čemer je voznikom za zagotovitev popolne varnosti prepovedano voziti dlje, kot zmorejo;

ker bo daljši vozni dan skupaj s krajšim voznim časom v dvotedenskem obdobju verjetno olajšal upravljanje prevoznih podjetij in prispeval k socialnemu napredu;

ker naj bodo določbe o odmorih med vožnjo zaradi daljšega dnevnega časa vožnje prilagojene;

ker je zaželeno določiti najkrajši čas počitka in druge pogoje, ki urejajo dnevni in tedenski čas počitka članov posadke;

ker bi bile vožnje lažje, če bi lahko voznik razdelil svoj dnevni čas počitka, predvsem zato, da bi se izognil jesti in spati v istem kraju;

ker je za socialni napredek in varnost v cestnem prometu koristno podaljšati tedenski čas počitka, medtem ko je omogočeno skrajšanje teh obdobj, če lahko voznik nadomesti del počitka, ki ga v danem času ni izkoristil, v kraju po lastni izbiri;

ker mnogi cestni prevozi v Skupnosti na nekaterih delih vožnje vključujejo prevoz s trajektom ali po železnici in ker naj bodo zato v pravih predvidene primerne določbe glede dnevnega časa počitka in odmorov;

in ker je treba v interesu varnosti v cestnem prometu prepovedati plačila premij za prepotovano razdaljo in/ali prevoženo tonažo, ki utegne ogroziti varnost v cestnem prometu;

ker je zaželeno zagotoviti izjeme v zvezi s to uredbo za nekatere nacionalne prevoze s posebnimi značilnostmi in ker naj države članice pri izjemah zagotovijo, da raven socialnega varstva in varnosti v cestnem prometu ni ogrožena;

ker je utemeljena ponovna opredelitev kategorije vozil, ki jih lahko države članice izvzamejo iz uporabe uredbe v notranjem prometu glede na posebno naravo prevoza potnikov;

ker naj bi imele v izjemnih okoliščinah države članice pravico z dovoljenjem Komisije odobriti izvzete iz določb te uredbe; ker naj bo v nujnih primerih dovoljeno odobriti te izjeme za določeno časovno obdobje brez predhodne odobritve Komisije;

ker lahko pri voznikih vozil za linijske prevoze potnikov nadzorno napravo nadomestita kopija voznega reda in izpisek iz urnika dela podjetja; ker bi bilo koristno, da za uporabo te uredbe in zaradi preprečitve zlorabe izpiska iz urnika dela prejmejo tudi vozniki, ki za to zaprosijo;

ker je zaželeno, da naj v interesu učinkovitega nadzora mednarodni linijski prevozi potnikov z izjemo nekaterih prevozov v mejnem območju ne bodo več izvzeti iz obvezne vgradnje in uporabe nadzorne naprave;

ker je zaželeno poudariti pomen in potrebo, da delodajalci in vozniki ravnajo v skladu z uredbo;

ker naj Komisija spremlja način razvoja okoliščin v državah članicah in predloži Svetu in Evropskemu parlamentu poročilo o uporabi pravil vsaki dve leti;

ker je primerno, da si države članice pri uporabi te uredbe in preverjanju skladnosti z njo med seboj pomagajo,

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

## ODDELEK I

### Definicije

#### Člen 1

V tej uredbi

1. „prevoz po cesti“ pomeni vsako vožnjo naloženega ali nena-loženega vozila za prevoz potnikov ali blaga;

2. „vozila“ pomenijo motorna vozila, vlačilce, priklopnike in polpriklopnike, ki so opredeljeni kot sledi:

- (a) „motorno vozilo“ je vsako vozilo z močjo lastnega motorja, ki vozi po cesti, razen tirnega vozila, in se navadno uporablja za prevoz potnikov ali blaga;
- (b) „vlečno vozilo“ je vsako vozilo z močjo lastnega motorja, ki vozi po cesti, razen tirnega vozila, in je posebej konstruirano za vleko, potiskanje ali premikanje priklopnikov, polpriklopnikov, orodij ali strojev;
- (c) „priklopnik“ je vsako vozilo, ki je konstruirano za priklop na motorno ali vlečno vozilo;
- (d) „polpriklopnik“ je priklopno vozilo brez sprednje osi, ki je priklopljeno tako, da bistveni del njegove teže in teže tovora nosi vlečno ali motorno vozilo;

3. „voznik“ pomeni vsako osebo, ki sama vozi vozilo, četudi le za krajši čas, ali je v vozilu, da je po potrebi na voljo za vožnjo;

4. „teden“ pomeni obdobje od ponedeljka od 00.00. ure do nedelje do 24.00 ure;

5. „počitek“ pomeni vsako neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj eno uro, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom;

6. „največja dovoljena masa“ pomeni največjo dovoljeno obratovalno maso polno naloženega vozila;

7. „linijski prevozi potnikov“ pomeni notranje in mednarodne prevoze, kot so določeni v členu 1 Uredbe Sveta 117/66/EGS z dne 28. julija 1966 o enotnih pravilih za mednarodni prevoz potnikov z avtobusi (<sup>1</sup>).

## ODDELEK II

### Področje uporabe

#### Člen 2

1. Ta uredba se uporablja za prevoz po cesti znotraj Skupnosti, kot je določeno v členu 1(1).

2. Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodni cestni prevoz (AETR), se uporablja namesto sedanjih predpisov o mednarodnih cestnih prevozihih:

— v tretje države, ki so pogodbenice sporazuma, in/ali iz takih držav ali v tranzitu preko teh držav za celotno vožnjo, če take

prevoze opravljajo vozila, registrirana v državi članici ali v eni od teh tretjih držav,

— v drugo državo, ki ni pogodbenica Sporazuma, in/ali iz nje, za vsako vožnjo znotraj Skupnosti, če take prevoze opravljajo vozila, registrirana v eni od teh držav.

#### Člen 3

Skupnost začne pogajanja s tretjimi državami, če se izkaže, da so potrebna za izvajanje te uredbe.

#### Člen 4

Ta uredba ne velja za prevoz z vozili:

1. za prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa, skupaj z vsakim priklopnikom ali polpriklopnikom, ne presega 3,5 tone;
2. za prevoz potnikov, ki so zaradi svoje konstrukcije in opreme primerni za prevoz ne več kot devet oseb, skupaj z voznikom, ter so temu tudi namenjena;
3. za prevoz potnikov v linijskih prevozihih, če proga zadevnega prevoza ne presega 50 km;
4. z največjo dovoljeno hitrostjo, ki ne presega 30 km na uro;
5. ki jih uporabljajo oborožene sile, civilna zaščita, gasilci in sile, odgovorne za vzdrževanje javnega reda, ali so pod njihovim nadzorom;
6. ki se uporabljajo v povezavi s kanalizacijo, z varovanjem pred poplavami, vodovodom, plinifikacijo in elektrifikacijo, vzdrževanjem in kontrolo avtocest, zbiranjem in odstranjevanjem odpadkov, telegrafskimi in telefonskimi storitvami, prevozom poštnih predmetov, radijskim in televizijskim prenosom ter z odkrivanjem radijskih ali televizijskih oddajnikov ali sprejemnikov;
7. ki se uporabljajo v nujnih primerih ali reševalnih akcijah;
8. ki so specializirana za medicinske namene;
9. s katerimi se prevažata cirkuška oprema in oprema za zabavišne parke;
10. ki so specializirana za vleko vozil v okvari;
11. s katerimi se opravljajo preskusne vožnje za tehnični razvoj, popravilo ali vzdrževanje, ter nova ali predelana vozila, ki še niso bila v uporabi;
12. za nekomercialni prevoz blaga za osebno uporabo;
13. za odvažanje mleka s kmetij in za vračanje cistern za mleko ali mlečnih proizvodov, namenjenih prehranjevanju živali.

(<sup>1</sup>) UL 147, 9.8.1966, str. 2688/66.

## ODDELEK III

## Posadka

## Člen 5

1. Najnižja starost voznikov, ki opravljajo prevoz blaga, je naslednja:

- (a) za vozila, skupaj s priklopniki ali polpriklopniki, če je to primerno, z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 tone, 18 let;
- (b) za druga vozila:
  - 21 let, ali
  - 18 let, če ima zadevna oseba spričevalo o strokovni usposobljenosti, ki jo prizna ena od držav članic in potrjuje, da je voznik zaključil tečaj usposabljanja za voznike vozil, namenjenih prevozu blaga po cesti, v skladu s pravili Skupnosti o najnižji stopnji usposabljanja za voznike v cestnem prometu.

2. Vsak voznik, ki prevažata potnike, mora biti star najmanj 21 let.

Vsak voznik, ki prevažata potnike na vožnjah, ki so zunaj območja s polmerom 50 km, iz kraja, v katerem je vozilo običajno, mora izpolnjevati tudi enega od naslednjih pogojev:

- (a) imeti mora vsaj eno leto delovnih izkušenj s prevozom blaga kot voznik vozil z največjo dovoljeno maso, ki presega 3,5 tone;
- (b) imeti mora vsaj eno leto delovnih izkušenj kot voznik vozil za opravljanje prevozov potnikov na vožnjah v območju s polmerom do 50 km iz kraja, v katerem je vozilo običajno, ali druge vrste prevozov potnikov, za katere ta uredba ne velja, če pristojni organ meni, da je pri tem pridobil potrebne izkušnje;
- (c) imeti mora spričevalo pristojnega strokovnega organa, ki ga priznava ena od držav članic, s katerim se potrjuje, da je zaključil tečaj usposabljanja za voznike vozil, namenjenih prevozu potnikov po cesti, v skladu s predpisi Skupnosti o najnižji stopnji usposabljanja za voznike v cestnem prometu.

3. Najnižja starost za sovoznike in sprevodnike je 18 let.

4. Za voznika, ki prevažata potnike, ne veljajo pogoji, določeni v drugem pododstavku odstavka 2(a), (b) in (c), če je opravljal poklic najmanj eno leto pred 1. oktobrom 1970.

5. Pri notranjih prevozih, ki se opravljajo znotraj območja s polmerom 50 kilometrov od kraja, v katerem je vozilo običajno, skupaj z lokalnimi upravnimi območji s središči znotraj tega polmera, lahko države članice znižajo najnižjo starost za sovoznike na 16 let, če je to zaradi poklicnega usposabljanja in je treba upoštevati meje, ki jih določa domača zakonodaja v zvezi z zaposlovanjem.

## ODDELEK IV

## Čas vožnje

## Člen 6

1. Čas vožnje med katerima koli dvema dnevnima časoma počitka ali med dnevnim in tedenskim časom počitka (v nadaljevanju „dnevni čas vožnje“) ne sme presežati devet ur. V enem tednu se lahko dvakrat podaljša na 10 ur.

Po največ šestih dnevih časov vožnje mora voznik imeti tedenski čas počitka, kot je določen v členu 8(3).

Tedenski čas počitka se lahko odloži do konca šestega dneva, če skupni čas vožnje v šestih dneh ne presega najdaljšega časa, ki ustreza šestim dnevnim vožnjam.

Pri mednarodnem prevozu potnikov, ki ni linijski prevoz, se besedi „šest“ in „šesti“ v drugem in tretjem pododstavku zamenjata z „dvanajst“ ali „dvanajsti“.

Države članice lahko razširijo uporabo prejšnjega pododstavka na domače prevoze potnikov znotraj njihovega ozemlja, če to niso linijski prevozi.

2. Skupni čas vožnje v katerih koli dveh tednih ne presega 90 ur.

## ODDELEK V

## Odmori in čas počitka

## Člen 7

1. Po štirih urah in pol vožnje ima voznik vsaj 45-minutni odmor, razen če ne začne že s časom počitka.

2. Ta odmor se lahko nadomesti z vsaj 15-minutnimi odmori, razporejenimi med vožnjo ali takoj po vožnji tako, da izpolnjujejo določbe člena 1.

3. Z izjemo odstavka 1 lahko države članice, če gre za notranji linijski prevoz potnikov, določijo najkrajši odmor, ki po vožnji, ki ne presega štirih ur, ni krajši od 30 minut. Take izjeme se lahko odobrijo samo v primerih, če bi lahko več kot 30-minutni odmori med vožnjo ovirali mestne prometne tokove in če vozniki v štirih urah in pol ne morejo imeti 15-minutnega odmora pred 30-minutnim odmorom.

4. Med temi odmori voznik ne sme opravljati nobenega drugega dela. Za namene tega člena čas čakanja in čas, ki ni namenjen vožnji z vozilom v gibanju, s trajektom ali vlakom, ne pomenita „drugega dela“.

5. Odmori, navedeni v tem členu, se ne smejo šteti za dnevni čas počitka.

## Člen 8

1. V vsakem obdobju 24 ur ima voznik dnevni čas počitka vsaj 11 zaporednih ur, ki se lahko skrajšajo na najmanj devet zaporednih ur ne več kot trikrat na teden v vsakem tednu, pod pogojem, da se odobri enakovredni čas počitka kot nadomestilo pred koncem naslednjega tedna.

V dneh, ko se počitek ne skrajša v skladu s prvim pododstavkom, se lahko izkoristi v dveh ali treh ločenih obdobjih v 24-urnem obdobju, pri čemer mora biti eno obdobje dolgo vsaj osem zaporednih ur. V tem primeru se lahko najkrajši čas počitka podaljša na 12 ur.

2. V vsakem obdobju 30 ur, v katerem sta v vozilu vsaj dva voznika, ima vsak voznik čas počitka, ki ni krajši od osem zaporednih ur.

3. V vsakem tednu se eden od časov počitka iz odstavkov 1 in 2 podaljša s tedenskim počitkom na skupaj 45 zaporednih ur. Ta čas počitka se lahko skrajša na najmanj 36 zaporednih ur, če ga voznik vzame v kraju, kjer je vozilo navadno stacionirano ali kjer je stacioniran voznik, ali na najmanj 24 zaporednih ur, če voznik počiva drugje. Vsako skrajšanje se nadomesti z enako dolgim počitkom v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu.

4. Tedenski čas počitka, ki se začne v enem tednu in se nadaljuje v naslednjem tednu, se lahko prišteje h kateremu koli od teh tednov.

5. Pri prevozu potnikov, pri katerem veljata četrti ali peti pododstavek člena 6(1), se lahko tedenski čas počitka odloži do tedna, ki sledi tednu, v katerem je zapadel, in se doda tedenskemu počitku v tem drugem tednu.

6. Vsak počitek, ki je nadomestilo za zmanjšanje dnevnega in/ali tedenskega časa počitka, je treba prišteti k drugemu počitku, ki traja vsaj osem ur in se odobri na zahtevo zadevne osebe, voznik pa ga izkoristi na kraju, kjer parkira vozilo, ali tam, kjer je voznik stacioniran.

7. Dnevni čas počitka lahko voznik preživi v vozilu, če je opremljeno z ležiščem in če vozilo miruje.

## Člen 9

Ne glede na člen 8(1) se lahko dnevni čas počitka prekine samo enkrat, če voznik, ki prevažata blago ali potnike, spremlja vozilo na trajektu ali vlaku, in so izpolnjeni naslednji pogoji:

- voznik mora imeti možnost tisti del dnevnega časa počitka, ki ga preživi na kopnem, izkoristiti pred delom dnevnega časa počitka na krovu trajekta ali v vlaku oziroma po tem delu počitka,

- čas med dvema deloma dnevnega časa počitka mora biti čim krajši, nikakor pa ne sme presegati ene ure pred vkrcanjem ali po njem, pri čemer vkrcanje in izkrcanje vključujeta carinske obveznosti,
- voznik mora imeti v času obeh delov počitka možnost dostopa do ležišča ali ležalnega vagona.

Tako prekinjeni dnevni čas počitka se podaljša za dve uri.

## ODDELEK VI

## Prepoved nekaterih vrst plačila

## Člen 10

Plačila za prejemnike mesečne plače, celo v obliki bonusov ali dodatkov k plači, ki so povezana s prevoženimi razdaljami in/ali količino prevoženega blaga, so prepovedana, razen če so ta plačila take vrste, da ne ogrožajo varnosti v cestnem prometu.

## ODDELEK VII

## Izjeme

## Člen 11

Vsaka država članica lahko uporabi večje minimume ali manjše maksimume kot tiste iz členov od 5 do vključno 8. Vendar določbe te uredbe ostanejo v uporabi za voznike, ki opravljajo mednarodne prevoze z vozili, registriranimi v drugi državi članici.

## Člen 12

Voznik lahko ne upošteva določb te uredbe do obsega, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora, če s tem ni ogrožena varnost v cestnem prometu in je vozniku omogočeno priti do primerne mesta, kjer lahko ustavi. Voznik navede naravo in razlog za odstopanje od določb na zapisnem listu nadzorne naprave ali v svojem urniku dela.

## Člen 13

1. Vsaka država članica lahko na svojem ozemlju ali s soglasjem zadevnih držav na ozemlju druge države članice odobri izjeme v zvezi z vsako določbo te uredbe, ki se uporablja za prevoz z vozilom iz ene naslednjih kategorij:

- (a) vozila za prevoz potnikov, ki so zaradi svoje konstrukcije in opreme primerna za prevoz največ 17 oseb, skupaj z voznikom, in so predvidena za te namene;

- (b) vozila, ki jih uporabljajo javni organi za opravljanje javnih prevozov, ki niso konkurenčni poklicnim cestnim prevoznikom;
- (c) vozila, ki jih uporabljajo kmetijska, vrtnarska, gozdarska ali ribiška podjetja za prevažanje blaga znotraj območja s polmerom 50 km od kraja, v katerem je vozilo navadno stacionirano, skupaj z lokalnimi upravnimi območji s središči znotraj tega polmera;
- (d) vozila za odvoz živalskih odpadkov ali trupov zaklanih živali, ki niso namenjeni človekovi uporabi;
- (e) vozila za prevoz živih živali s kmetij do lokalnih trgov in obratno, s trgov do lokalnih klavnic;
- (f) vozila, ki se uporabljajo kot trgovine na lokalnih trgih ali za prodajo od vrat do vrat oziroma se uporabljajo za bančne, menjalniške ali varčevalne posle, za cerkvene obrede, izposojajo knjig, plošč ali kaset, za kulturne dogodke ali razstave in so posebej opremljena za take namene;
- (g) vozila, ki prevažajo material ali opremo za voznikovo uporabo pri njegovem delu v območju s polmerom 50 km od kraja, v katerem je vozilo navadno stacionirano, pod pogojem, da voznja z vozilom ne predstavlja glavne voznikove dejavnosti in da izjema resno ne ogroža ciljev te uredbe. Države članice lahko take izjeme odobrijo posamezno;
- (h) vozila, ki vozijo izključno na otokih, ki ne presegajo 2 300 kvadratnih kilometrov površine in niso povezana z ostalim državnim ozemljem z mostom, brodom ali predorom, odprtimi v uporabo za motorna vozila;
- (i) vozila za prevoz blaga s plinskim ali električnim pogonom in regulatorjem, če po zakonodaji države članice veljajo za enakovredna vozilom na bencinski ali dizelski pogon in njihova največja dovoljena masa, skupaj z maso priklopnikov ali polpriklopnikov, ne presega 3,5 tone;
- (j) vozila za učenje vožnje za pridobitev vozniškega dovoljenja,
- (k) traktorji, ki se uporabljajo samo za delo v kmetijstvu in gozdarstvu.

Države članice obvestijo Komisijo o izjemah, odobrenih v tem odstavku.

2. Države članice lahko po odobritvi Komisije odobrijo izvzetja iz uporabe določb te uredbe za prevoze v izjemnih okoliščinah, če taka izvzetja resno ne ogrožajo ciljev uredbe.

V nujnih primerih lahko odobrijo začasno izjemo za obdobje, ki ne presega 30 dni, kar je treba nemudoma sporočiti Komisiji.

Komisija obvesti druge države članice o vsaki izjemi, odobreni v skladu s to uredbo.

## ODDELEK VIII

### Kontrolni postopki in denarne kazni

#### Člen 14

##### 1. V primeru

- notranjih linijskih prevozov potnikov, in
- mednarodnih linijskih prevozov potnikov, katerih končne postaje so do 50 km zračne črte od meje med dvema državama članicama in katerih dolžina proge ne presega 100 km,

ki jih obravnava ta uredba, podjetje sestavi vozni red prevozov in urnik dela.

2. V urniku dela je za vsakega voznika navedeno ime, kraj, kjer ima sedež, in vnaprej določen načrt različnih obdobjev vožnje, drugega dela in njegove razpoložljivosti.

3. Urnik dela vključuje vse podrobnosti iz odstavka 2 za najkrajše obdobje, ki zajema tekoči teden ter prejšnji in naslednji teden.

4. Urnik dela podpiše direktor podjetja ali njegov pooblaščen zastopnik.

5. Vsak voznik, ki se mu dodeli prevoz iz odstavka 1, ima s seboj izvleček iz urnika dela in kopijo voznega reda prevozov.

6. Urnik dela podjetje hrani eno leto po preteku obdobja, ki ga urnik zajema. Podjetje zadevnim voznikom na njihovo zahtevo izroči izpisek iz urnika.

7. Ta člen ne velja za voznike vozil z nadzorno napravo, ki se uporablja v skladu z določbami Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu <sup>(1)</sup>.

#### Člen 15

1. Prevozno podjetje organizira delo voznikov tako, da vozniki lahko izpolnjujejo ustrezne določbe te uredbe in Uredbe (EGS) št. 3821/85.

<sup>(1)</sup> UL 147, 9.8.1966, str. 2688/66.

2. Podjetje izvaja občasne kontrole za zagotovitev izpolnjevanja določb teh dveh uredb. Če pride do prekrškov, podjetje sprejme ustrezne ukrepe za preprečitev njihove ponovitve.

#### Člen 16

1. Komisija vsaki dve leti sestavi poročilo o tem, kako države članice izvajajo to uredbo in kako poteka razvoj na zadevnih področjih. Komisija pošlje poročilo Svetu in Evropskemu parlamentu v 13 mesecih po preteku dveletnega obdobja, ki ga poročilo zajema.

2. Da bi omogočili Komisiji sestaviti poročilo iz odstavka 1, države članice vsaki dve leti pošljejo Komisiji potrebne podatke na enotnem obrazcu. Te podatke mora Komisija prejeti najkasneje 30. septembra po datumu, ko poteče dveletno obdobje, ki ga zajema to poročilo.

3. Komisija sestavi enotni obrazec po posvetovanju z državami članicami.

#### Člen 17

1. Države članice v primernem roku in po posvetovanju s Komisijo sprejmejo zakone in druge predpise, ki utegnejo biti potrebni za izvajanje te uredbe.

Ti ukrepi med drugim zajemajo organizacijo, postopek in načine nadzora ter ob kršitvah uvedene denarne kazni.

2. Države članice si med seboj pomagajo pri uporabi te uredbe in preverjanju skladnosti z njo.

3. V okviru te medsebojne pomoči si pristojni organi držav članic redno pošiljajo vse podatke, ki so na voljo v zvezi s:

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 20. decembra 1985

— kršitvami te uredbe, ki jih storijo nerezidenti, in vsemi denarnimi kaznimi, ki so naložene za take kršitve,

— denarnimi kaznimi, ki jih naloži država članica svojim rezidentom za kršitve, ki jih storijo v drugih državah članicah.

#### ODDELEK IX

##### Končne določbe

#### Člen 18

1. Uredba (EGS) št. 543/69 je s to uredbo razveljavljena.

Vendar:

— se člen 4 omenjene uredbe še naprej uporablja do 31. decembra 1989 za vozila, ki jih uporabljajo javni organi za javne službe, ki ne konkurirajo komercialnim prevoznim podjetjem, in za traktorje, ki se uporabljajo samo za lokalna kmetijska in gozdarska dela. Država članica lahko določi uporabo te uredbe za take domače prevoze na njenem ozemlju že pred tem datumom.

— Člen 15 dane uredbe se lahko še naprej uporablja do 31. decembra 1989 za vozila in voznike, ki opravljajo mednarodne linijske prevoze potnikov, če vozila, ki se uporabljajo za take storitve, niso opremljena z nadzorno napravo, ki se uporablja, kot je predpisano v Uredbi (EGS) št. 3821/85.

2. Napotila k preklicani uredbi iz člena 1 se razlagajo kot napotila na to uredbo.

#### Člen 19

Ta uredba začne veljati 29. septembra 1986.

Za Svet

Predsednik

R. KRIEPS