

31985R3820

L 370/1

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

31.12.1985

РЕГЛАМЕНТ (ЕИО) № 3820/85 НА СЪВЕТА**от 20 декември 1985 година****относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската икономическа общност и по-специално член 75 от него,

като взе предвид Решение на Съвета от 13 май 1965 г. относно хармонизирането на определени разпоредби, засягащи конкуренцията в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт ⁽¹⁾, и по-специално раздел III от него,

като взе предвид предложението на Комисията ⁽²⁾,

като взе предвид становището на Асамблеята ⁽³⁾,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет ⁽⁴⁾,

като има предвид, че в областта на автомобилния транспорт социалното законодателство на Общността е уредено в Регламент (ЕИО) № 543/69 ⁽⁵⁾, последно изменен с Регламент (ЕИО) № 2829/77 ⁽⁶⁾; като има предвид, че това законодателство има за цел хармонизацията на условията на конкуренция между методи за сухопътен транспорт, особено що се отнася до сектора на автомобилния транспорт и подобряването на условията на труд и безопасността по пътищата; като има предвид, че постигнатият напредък в тези области трябва да се запази и разшири; като има предвид, че, въпреки това е необходимо да се направят разпоредбите на посочения регламент по-гъвкави без да се накърняват техните цели;

като има предвид, че, като се отчитат промените, направени по-долу с цел постигане на яснота, всички приложими разпоредби следва да се съберат в един текст, в резултат на което Регламент (ЕИО) № 543/69 следва да се отмени; като има предвид, въпреки това, че изключенията, посочени в член 4 за някои превозни средства, и разпоредбите на член 15 за някои операции по пътнически транспорт, трябва да останат в сила за известно време;

като има предвид, че разпоредбите на настоящия регламент, които се отнасят за условията на труд, не се допуска да накърняват

правото на социалните партньори да определят, чрез колективно споразумение или по друг начин, разпоредби по-благоприятни за работниците; като има предвид, че за да стимулира не само социалния прогрес, но и да подобри също така безопасността по пътищата, всяка държава-членка трябва да запази правото да приема някои подходящи мерки;

като има предвид, че поради намаляване броя на придружителите на водачите и на кондукторите, вече не е необходимо да се регулират периодите на почивка за членовете на екипажа с изключение на водача;

като има предвид, че замяната на гъвкава седмица със седмица с фиксиран график би улеснило водачите да организират работата си и да подобрят проверките;

като има предвид, че трябва да се определи система, която да се прилага за международните автомобилни транспортни операции до или от трета страна или между две транзитни страни през територията на държавите-членки; като има предвид, че разпоредбите на Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) от 1 юли 1970 г. трябва да се прилагат за тези транспортни операции; като има предвид, че в случай на регистрирано превозно средство в държава, която не е договаряща се страна по AETR, тези разпоредби ще се прилагат само за частта от маршрута, която се осъществява в Общността;

като има предвид, че тъй като предметът на споразумението AETR попада в приложното поле на настоящия регламент, Общността има правомощия да преговаря и да се сключи посоченото споразумение; като има предвид, въпреки това, че особените обстоятелства, при които се проведеха AETR преговорите, гарантират, като изключение, процедура, при която държавите-членки на Общността индивидуално депозират инструментите за ратификация или присъединяване към съгласувани действия, но въпреки това действат в интерес и от името на Общността;

като има предвид, че за да осигури върховенството на правото на Общността в областта на транспорта вътре в Общността, държавите-членки трябва да направят резерви, когато депозират инструментите си за ратификация или присъединяване с цел международните транспортни операции между държавите-членки да не се разглеждат като международни транспортни операции по смисъла на споразумението;

⁽¹⁾ ОВ 88, 24. 5. 1965 г., стр. 1500/65.

⁽²⁾ ОВ С 100, 12.4.1984 г., стр. 3 и ОВ С 223, 3.9.1985 г., стр. 5.

⁽³⁾ ОВ С 122, 20.5.1985 г., стр. 168.

⁽⁴⁾ ОВ С 104, 25.4.1985 г., стр. 4 и ОВ С 303, 25.11.1985 г., стр. 29.

⁽⁵⁾ ОВ L 77, 29.3.1969 г., стр. 49.

⁽⁶⁾ ОВ L 334, 24.12.1977 г., стр. 1.

като има предвид, че възможностите, предвидени в самото споразумение за двустранни споразумения между договарящите се страни, дерогирани цитираното споразумение относно граничните зони и транзитните транспортни операции са въпрос, който по принцип е от компетентността на Общността;

като има предвид, че ако изменения във вътрешния режим на Общността във въпросната област поражда необходимостта от съответните изменения в споразумението, държавите-членки ще действат съвместно за прокарването на такива изменения в споразумението, в съответствие с формулираната в нея процедура;

като има предвид, че определени транспортни операции могат да бъдат изключени от приложното поле на настоящия регламент;

като има предвид, че е желателно да се разширят и разяснят някои определения и да се осъвременят определени разпоредби, по-специално тези, засягащи изключенията за някои категории превозни средства;

като има предвид, че е желателно да се предвидят разпоредби относно минималната възраст на водачите, назначени в превоза на товари или пътници — като има предвид някои изисквания за професионална квалификация — и засягащи минималната възраст на придружителите на водача и кондукторите; като има предвид, че за целите на професионалната квалификация, държавите-членки трябва да могат да намалят одобрената минимална възраст за придружителите на водача на 16 години;

като има предвид, че относно периодите на кормуване, е желателно да се определят граници за продължителност на кормуване и време за кормуване през деня, но без да се накръняват никакви национални правила, според които на водачите се забранява да кормуват по-дълго, отколкото могат при пълна безопасност;

като има предвид, че по-дълъг ден на кормуване заедно с по-кратко време за кормуване за период от две седмици може да улесни управлението на транспортните предприятия и да допринесе за социалния прогрес;

като има предвид, че разпоредбите за почивки при кормуване трябва да се коригират, поради по-дългото дневно време за кормуване;

като има предвид, че, що се отнася до времето за почивка, е желателно да се определи минималната продължителност и други условия, регулиращи дневното и седмично време за почивка на членовете на екипажа;

като има предвид, че пътуванията биха се улеснили, ако водачът може да раздели дневните си периоди за почивка, и по-специално да избегне храненето и отсядането на едно и също място;

като има предвид, че е в полза за социалния прогрес и за пътната безопасност да се увеличат седмичните периоди за почивка, като се позволи тези периоди да са по-кратки, при условие че водачът може да компенсира части от периодите му на почивка, които не са направени на избрано от него място в определено време;

като има предвид, че много пътнотранспортни дейности в Общността включват транспорт с ферибот или железопътен транспорт за част от маршрута; като има предвид, че разпоредби относно дневните периоди за почивка и спиране, които са подходящи за такива дейности, трябва да бъдат посочени в правилниците;

като има предвид, че от съображения за пътна безопасност, трябва да бъдат забранени бонусите, предоставяни за изминато разстояние и/или превозен тонаж, които могат да застрашат безопасността по пътищата;

като има предвид, че е желателно да се предвиди, че могат да се направят изключения от настоящия регламент за някои национални транспортни дейности със специални характеристики; като има предвид, че в случай на изключения, държавите-членки трябва да гарантират, че равнището на социална защита и безопасност на пътя не са застрашени;

като има предвид, че е обосновано, предвид специфичното естество на пътническия транспорт, да се определи отново категорията превозни средства, които държавите-членки могат да изключат от прилагането на настоящия регламент в областта на националния транспорт;

като има предвид, че държавите-членки трябва да имат право с разрешение на Комисията, да предоставят изключения от разпоредбите на регламента при изключителни обстоятелства; като има предвид, че при спешни случаи, трябва да бъде възможно тези изключения да се предоставят за ограничен период от време без предварително разрешение от Комисията;

като има предвид, че в случай на водачи на превозни средства, използвани за редовни пътнически превози, копие от разписанието и извлечение от графика на дежурствата на предприятието може да замени контролно-регистрашното оборудване; като има предвид, че би било полезно за прилагането на настоящия регламент и за предотвратяването на злоупотреби да се предоставят на водачите на транспортните средства, които искат, извлечения от графика на дежурствата;

като има предвид, че е желателно, в интерес на ефективния контрол, редовните международни пътнически линии, с изключение на някои крайгранични линии, повече да не се освобождават от задължението да инсталират и използват контролно-регистрашното оборудване;

като има предвид, че е желателно да се подчертае значението и необходимостта от спазване на настоящия регламент за работодателите и водачите;

като има предвид, че Комисията трябва да наблюдава начина, по който се развива положението в държавите-членки и да представя на Съвета и на Европейския парламент доклад за прилагането на правилата на всеки две години;

като има предвид, че за да може да се прилага настоящият регламент и да може да се проверява спазването му, е целесъобразно държавите-членки да си сътрудничат,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

РАЗДЕЛ I

Определения

Член 1

В настоящия регламент:

1. „Автомобилен превоз“ означава всяко пътуване, осъществено по пътища, отворени за обществено ползване, с превозно средство, без значение дали е натоварено или не, ползвано за превоз на пътници или товари;

2. „Превозни средства“ са моторни превозни средства, влекачи, ремаркета и полуремаркета, определени както следва:
- а) „моторно превозно средство“: всяко, механично снабдено със собствен задвижващ мотор, превозно средство, движещо се по шосе, различно от превозно средство, движещо се по релсов път и обикновено използвано за превоз на пътници или товари;
 - б) „влекач“: всяко, механично снабдено със собствен задвижващ мотор превозно средство, движещо се по шосе, различно от превозно средство, движещо се по релсов път и специално конструирано да тегли, тласка или движи ремаркета, полуремаркета, инструменти или машини;
 - в) „ремарке“: всяко превозно средство, конструирано за прикачване към автомобил или влекач;
 - г) „полуремарке“: ремарке без челна ос, конструирано за прикачване към автомобил, така че значителна част от теглото му и от теглото на товара му да бъдат носени от влекача или автомобила;
3. „Водач“ е всяко лице, което управлява превозно средство, дори за кратко време, или което се намира на борда на превозното средство, за да бъде на разположение за кормуване при нужда.
4. „Седмича“ е периодът, включващ времето от 0 часа в понеделник до 24 часа в неделя.
5. „Почивка“ е всеки непрекъснат период от най-малко един час, през който водачът може да разполага свободно със своето време.
6. „Максимално допустимо тегло“ е максимално позволеното тегло на превозното средство в напълно натоварено състояние.
7. „Редовни пътнически линии“ са национални и международни линии, както е определено в член 1 от Регламент № 117/66/ЕИО на Съвета от 28 юли 1966 г. за въвеждането на общи правила за международен превоз на пътници с автобус ⁽¹⁾.

ЧАСТ II

Приложно поле

Член 2

1. Настоящият регламент се прилага за автомобилен превоз, както е определено в член 1, параграф 1, в границите на Общността.
 2. Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) се прилага вместо настоящите правила за дейности по международен автомобилен транспорт:
- до и/или от трети страни, които са договарящи се страни по споразумението, или транзитно преминаване през такива страни, за целия маршрут, при който такива дейности се извършват от превозни средства, регистрирани в държава-членка или в една от посочените трети страни,

— до и/или от трета страна, която не е договаряща страна по споразумението за всяко пътуване, осъществено в рамките на Общността, където такива дейности се извършват от превозни средства, регистрирани в една от тези трети страни.

Член 3

Общността започва преговори с трети страни, ако се окаже, че са необходими за прилагането на настоящия регламент.

Член 4

Настоящият регламент не се прилага за превози, извършвани от:

1. превозни средства, предназначени за превоз на товари, чието максималното допустимото тегло, включително с ремарке или полуремарке, не превишава 3,5 тона;
2. превозни средства, предназначени за превоз на пътници, които, предвид тяхната конструкция и оборудване, са годни да превозват на борда си не повече от девет души, включително шофьора, и са предназначени за тази цел;
3. превозни средства, предназначени за превоз на пътници по редовни линии, с маршрут на линията включен в услугата, ненадвишаващ 50 километра;
4. превозни средства, чиято максимална допустима скорост не надвишава 30 километра в час;
5. превозни средства, предназначени за или намиращи се под контрола на въоръжените сили, гражданската отбрана, противопожарната охрана и силите, отговарящи за подържане на обществения ред;
6. превозни средства, предназначени за службите по канализацията, защитата от наводнения, газификацията и електрификацията, поддръжка на магистралите и контрол, събиране на отпадъци и предаване, телеграфни и пощенски служби, превоз на пощенски пратки, службите за радио и телевизионно излъчване и засичане на радио или телевизионни предаватели или приемници;
7. превозни средства, предназначени за спешни случаи или спасителни операции;
8. специализирани превозни средства с медицинско предназначение;
9. превозни средства, превозващи цирков и панаирен инвентар;
10. специализирани ремонтни превозни средства;
11. превозни средства, предназначени за тестове за техническо развитие, с цел техния ремонт или поддръжка, както нови и ремонтирани превозни средства, които още не са пуснати в движение;
12. превозни средства, предназначени за нетърговски превози на имущества за лично ползване;
13. превозни средства, предназначени за събиране на мляко от фермите и доставящи на фермите съдове за мляко или млечни продукти, предназначени за изхранването на животните.

⁽¹⁾ ОВ 147, 9.8.1966 г., стр. 2688/66.

ЧАСТ III

Екипажи

Член 5

1. Минималната възраст на водачите, извършващи превоз на товари, се определя както следва:

а) за превозни средства, включващи в случай на нужда, и ремаркета или полуремаркета, чието максимално допустимо тегло е по-малко или равно на 7,5 тона — 18 навършени години;

б) за други превозни средства:

— 21 навършени години, или

— 18 навършени години, при условие че заинтересованото лице притежава удостоверение за професионална правоспособност, признато от държавите-членки, потвърждаващо завършен курс на обучение за водачи на превозни средства за автомобилен превоз на товари, в съответствие с правилата на Общността за минималното ниво на обучение на водачи на транспортни средства за автомобилен превоз.

2. Всеки водач, извършващ превоз на пътници, трябва да има навършени 21 години.

Всеки водач, извършващ превоз на пътници по маршрут, по-дълъг от 50 километра в радиус от обикновеното място на домуване на превозното средство, трябва да отговаря също на едно от следните изисквания:

а) да е работил най-малко в продължение на една година в превоза на товари като водач на превозни средства, чието максимално допустимо тегло надвишава 3,5 тона;

б) да е работил най-малко в продължение на една година като водач на превозни средства, използвани за предоставяне на пътнически услуги по маршрути в рамките на 50 километра в радиус от обикновеното място на домуване на превозното средство, или друг вид пътнически услуги, които не са предмет на настоящия регламент, при условие че компетентните власти считат, че извършвайки това, той е натрупал необходимия опит;

в) да притежава удостоверение за професионална правоспособност, признато от една от държавите-членки, удостоверяващо, че лицето е завършило курс за обучение за водачи на превозни средства, предназначени за автомобилен превоз на пътници, в съответствие с правилата на Общността за минималното ниво на обучение за водачи за автомобилния транспорт.

3. Минималната възраст за придружителите на водача и за кондукторите е 18 години.

4. Водачът, извършващ превоз на пътници, не подлежи на условията, посочени в параграф 2, втора алинея, букви а), б) и в), ако извършва тази дейност в продължение на най-малко една година преди 1 октомври 1970 г.

5. В случай на национални транспортни дейности, извършени в радиус от 50 километра от обичайното място на домуване на превозното средство, включително местни административни части, чиито центрове са разположени в рамките на този радиус, държавите-членки могат да намалят минималната възраст за придружителите на водача на 16 години, при условие че това е за

целите на професионалната квалификация и подлежи на ограниченията, наложени от тяхното национално право по въпросите на заетостта.

ЧАСТ IV

Периоди на кормуване

Член 6

1. Периодът на кормуване между всеки два дневни периода за почивка или между дневно време за почивка и седмично време за почивка, наричано по-долу „дневен период на кормуване“, не трябва да надвишава девет часа. То може да бъде надвишено два пъти в една седмица до 10 часа.

Водачът трябва, след не повече от шест дневни периода на кормуване, да вземе седмичен период за почивка, както е посочено в член 8, параграф 3.

Седмичния период за почивка може да бъде отложен до края на шестия ден, ако общото време на кормуване през шестте дни не надвишава максимума, отговарящ на шест дневни периоди за кормуване.

В случай на международен превоз на пътници, различен от редовните линии, термините „шест“ и „шести“ във втора и трета алинеи се заменят съответно с „дванадесет“ и „дванадесети“.

Държавите-членки могат да разширят прилагането на предишната алинея, като включат националните пътнически линии на тяхната територия, различни от редовните линии.

2. Общият период на кормуване в рамките на всеки две седмици не трябва да надвишава 90 часа.

ЧАСТ V

Прекъсвания и време за почивка

Член 7

1. След кормуване в продължение на четири часа и половина водачът трябва да спази прекъсване от най-малко 45 минути, освен ако не започва период на почивка.

2. Това прекъсване може да бъде заместено от прекъсвания от най-малко 15 минути всяко, разпределени в периода на кормуване или непосредствено след този период, по такъв начин, че да се спазят разпоредбите на параграф 1.

3. Чрез дерогация от параграф 1, в случай на национален превоз на пътници по редовни линии, държавите-членки могат да определят минимално прекъсване от не по-малко от 30 минути след период на кормуване, ненадвишаващ четири часа. Такива изключения могат да се правят само в случаи, при които прекъсвания на кормуването за повече от 30 минути биха могли да блокират потока от градски трафик и при които не е възможно за водачите да направят прекъсване от 15 минути при четиричасов период на кормуване преди прекъсване от 30 минути.

4. По време на тези прекъсвания, водачът може да не върши никаква друга работа. За целите на настоящия член, времето в чакане и времето, неизползвано за кормуване, изкарано в автомобил в движение, ферибот, или влак, не се включват в термина „друга работа“.

5. Прекъсванията, спазени съгласно настоящия член, не могат да се разглеждат като дневни периоди на почивка.

Член 8

1. За всеки период от 24 часа водачът разполага с време за всекидневна почивка най-малко от 11 последователни часа, което може да бъде намалено до един минимум от девет последователни часа, най-много три пъти седмично, при условие че като компенсация ще бъде предоставен еквивалентен период на почивка преди края на следващата седмица.

В дните, когато почивката не е намалена съобразно първа алинея, тя може да бъде ползвана през два или три отделни периода от време в течение на период от 24 часа, като един от тези периоди трябва да бъде най-малко осем последователни часа. В този случай минималната продължителност на почивката се увеличава на 12 часа.

2. През всеки период от 30 часа, през който има най-малко двама водачи на борда на превозното средство, всеки от тях трябва да ползва всекидневна почивка от най-малко осем последователни часа.

3. В течение на всяка седмица, единият от периодите за почивка, посочени в параграфи 1 и 2 се удължава, чрез седмична почивка до общо 45 последователни часа. Този период на почивка може да бъде намален до минимум 36 последователни часа, ако се ползва в обичайното място на домуване на превозното средство или местожителството на водача, или до минимум 24 последователни часа, ако се ползва извън тези места. Всяко намаление се компенсира от равностойно време за почивка, взето наведнъж преди края на третата седмица, следваща въпросната седмица.

4. Период на седмична почивка, който започва през една седмица и продължава през следващата, може да се зачита за едната или другата седмица.

5. В случай на превоз на пътници, за които се прилага член 6, параграф 1, четвърта или пета алинея, периодът на седмичната почивка може да се отложи до седмичата, следваща тази, през която той е трябвало да бъде ползван, и да се прибави към седмичната почивка през тази втора седмица.

6. Всеки период от време, който е взет като компенсация за намалението на периоди за всекидневна и/или седмична почивка, трябва да бъде прибавен към някоя друга почивка от най-малко осем часа и трябва да бъде предоставен, по молба на заинтересованото лице, на мястото на превозното средство или по местожителството на водача.

7. Всекидневната почивка може да бъде ползвана в превозно средство, ако то е оборудвано с легло и е в покой.

Член 9

Независимо от разпоредбата на член 8, параграф 1, когато при превози на товари или пътници водачът придружава превозното средство, превозвано с ферибот или с влак, всекидневната почивка може да се прекъсне един единствен път, ако са изпълнени следните условия:

— частта от всекидневната почивка, ползвана на сушата, трябва да може да предхожда или да следва частта от всекидневната почивка, ползвана на борда на ферибота или във влака,

— периодът между двете части на всекидневната почивка трябва да е възможно най-кратък и в никакъв случай не може да бъде повече от един час преди натоварването или след разтоварването, като митническите формалности се включват в товарно-разтоварните дейности,

— по време на двете части на всекидневната почивка, водачът трябва да има на разположение легло или кушетка.

Всекидневната почивка, прекъсната по този начин, се удължава с два часа.

РАЗДЕЛ VI

Забрана на определени видове плащане

Член 10

Плащания на водачи, работещи срещу заплата, дори под формата на бонуси или допълнения към заплатата, във връзка с изминатите разстояния и/или обема на превозените товари, се забраняват, освен ако тези плащания са такива, че не застрашават пътната безопасност.

РАЗДЕЛ VII

Изключения

Член 11

Всяка държава-членка може да прилага по-високи минимуми или по-ниски максимуми от тези, определени в разпоредбите от член 5 до член 8 включително. Въпреки това, разпоредбите на настоящия регламент остават приложими за водачи, извършващи международни транспортни дейности с превозни средства, регистрирани в друга държава-членка.

Член 12

При условие, че пътната безопасност не е застрашена и за да се улесни достигането до подходящо място за спиране, водачът може да се отклонява от разпоредбите на настоящия регламент до необходимата степен за осигуряване на безопасност на лицата, превозното средство или товар. Водачът посочва естеството и причината за отклонението си от тези разпоредби в пътния лист от контролно-регистрашото оборудване или в графика на неговите дежурства.

Член 13

1. Всяка държава-членка може да предоставя изключения на собствената си територия или, със съгласието на заинтересованите държави, на територията на друга държава-членка, от всяка разпоредба на настоящия регламент, приложима за превоз чрез превозно средство, спадащо към една или повече от следните категории:

а) превозни средства, предназначени за превоз на пътници, които по силата на своята конструкция и оборудване са подходящи да превозват не повече от 17 пътника, включително водача;

- б) превозни средства, предназначени за органи на публичната власт, които предоставят обществени услуги и които не конкурират професионалните автомобилни превозвачи на товари;
- в) превозни средства, предназначени за земеделски, градинарски, горски или рибовъдни предприятия за превоз на товари в радиус от 50 километра от обичайното място на домуване на превозното средство, включително и местните административни области, чиито центрове са разположени в този радиус;
- г) превозни средства, предназначени за превоз на животински отпадъци или трупове, които не са предвидени за консумация от човека;
- д) превозни средства, предназначени за превоз на живи животни от фермите до местните пазари и обратно или от пазарите до местните кланици;
- е) превозни средства, използвани като магазини на местните пазари или за търговия от врата до врата, или използвани за мобилни банкови услуги, обменни или спестовни транзакции, за четене на молитви, за отдаване под наем на книги, записи или касети, за културни мероприятия или изложби, и специално пригодени за такива цели;
- ж) превозни средства, превозващи материал или оборудване за ползване от водача по време на неговата работа в радиус от 50 километра от обичайното място на домуване на превозното средство, при условие че кормуването на превозното средство не представлява основна дейност на водача и че изключението не вреди сериозно на целите на регламента. Държавите-членки могат да правят такива дерогации, които са предмет на индивидуално разрешение;
- з) превозни средства, използвани изключително на острови, ненадвишаващи 2300 кв.км на площ, която не е свързана с останалата част от националната територия чрез мост, брод или тунел, отворен за ползване от автомобили;
- и) превозни средства, предназначени за превоз на товари и снабдени със задвижващ мотор чрез газ, който се произвежда в самото превозно средство или електричество, или оборудвани с регулатор, доколкото позволяват такива превозни средства, съгласно законодателството на държавата-членка по регистрация, като равностойни на превозни средства, снабдени със задвижващ мотор с бензинов или дизелов двигател, чието максимално допустимо тегло, включително теглото на ремаркета или полуремаркета, не надвишава 3,5 тона;
- й) превозни средства, предназначени за провеждането на шофьорски курсове с цел придобиване на свидетелство за управление;
- к) влекачи, предназначени изключително за земеделска и горска работа.

Държавите-членки информират Комисията за направените дерогации по този параграф.

2. След разрешение от Комисията, държавите-членки могат да правят дерогации от прилагането на разпоредбите на настоящия

регламент за транспортни дейности, извършени при изключителни обстоятелства, ако тези дерогации не застрашават сериозно целите на регламента.

При спешни случаи, те могат да правят временни дерогации с продължителност не по-голяма от 30 дни, за които Комисията се уведомява незабавно.

Комисията уведомява останалите държави-членки за всяка направена дерогация съгласно настоящия регламент.

РАЗДЕЛ VIII

Процедури за контрол и глоби

Член 14

1. В случай на:

- национални пътнически превози по редовни линии, и
- международни пътнически превози по редовни линии, чиито пътни терминали се намират на разстояние 50 километра по права линия от границата между две държави-членки и чиято дължина на пътя не надвишава 100 километра,

които са предмет на настоящия регламент, предприятието изготвя разписание и график на дежурствата.

2. Графикът на дежурствата показва, за всеки водач, името, място на домуване и изготвен предварителен график за различни периоди на кормуване, друга работа и разположение.

3. Графикът с дежурствата включва всички конкретни данни, посочени в параграф 2, за минимален период от време, обхващащ, както текущата седмица, така и седмиците преди и след нея.

4. Графикът с дежурствата се подписва от началника на предприятието или от лицето, упълномощено да го представлява.

5. Всеки водач, назначен да обслужва линия, посочена в параграф 1, носи в себе си извлечение от графика за дежурствата и копие от разписанието.

6. Графикът с дежурствата се съхранява от предприятието в продължение на една година след изтичане на периода, за който се отнася. Предприятието дава извадка от графика на заинтересованите водачи по тяхна молба.

7. Този член не се прилага за водачи на превозни средства, снабдени с контролен уред, който се използва в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. за контролните уреди при пътния транспорт ⁽¹⁾.

Член 15

1. Транспортното предприятие организира работата на водачите по такъв начин, че водачите могат да спазват съответните разпоредби на настоящия регламент и на Регламент (ЕИО) № 3821/85.

⁽¹⁾ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

2. Предприятието прави периодични проверки, за да гарантира спазването на разпоредбите на тези два регламента. Ако са открити извършени нарушения, предприятието предприема съответните стъпки за предотвратяване на тяхното повторение.

Член 16

1. Комисията изготвя доклад на всеки две години за прилагането на настоящия регламент от държавите-членки и промените във въпросната област. Комисията изпраща доклада на Съвета и Европейския парламент в срок до 13 месеца след изтичане на двугодишния период, който се обхваща от доклада.

2. За да се улесни Комисията да изготви посочения в параграф 1 доклад, държавите-членки съобщават необходимата информация на Комисията на всеки две години, като използват стандартизиран формуляр. Тази информация трябва да бъде получена в Комисията не по-късно от 30 септември след датата, на която изтича двугодишния период, включен в доклада.

3. Комисията изготвя стандартизиран формуляр след консултации с държавите-членки.

Член 17

1. Държавите-членки, в изискуемия срок след консултации с Комисията, приемат такива закони, подзаконови и административни разпоредби, каквито са необходими за изпълнението на настоящия регламент.

Тези мерки обхващат, *inter alia*, организацията, процедурата и средствата за контрол и глоби, налагани в случай на нарушение.

2. Държавите-членки взаимно си помагат при прилагането на настоящия регламент и при проверка на спазването му.

3. В рамките на тази взаимна помощ, органите на държавите-членки редовно си изпращат наличната информация относно:

— нарушения на настоящия регламент, извършени от непребиваващи на тяхната територия лица и наложените глоби за тези нарушения;

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 20 декември 1985 година.

— глоби, наложени от държава-членка на лицата, които пребивават на нейната територия за нарушения, извършени в други държави-членки.

РАЗДЕЛ IX

Заключителни разпоредби

Член 18

1. Регламент (ЕИО) № 543/69 се отменя.

Въпреки това:

— Член 4 от цитирания регламент, до 31 декември 1989 г., продължава да се прилага за превозни средства, предназначени за ползване от органите на публичната власт, които не се конкурират с търговските транспортни предприятия и с влекачите, предназначени само за местна земеделска и горска работа. Въпреки това, държава-членка може да осигури прилагането на настоящия регламент за националните транспортни дейности на нейна територия от по-ранна дата.

— Член 15 от цитирания регламент, до 31 декември 1989 г., продължава да се прилага за превозни средства и водачи, наети за международни редовни пътнически линии, при условие че превозните средства, използвани за тези услуги, не са снабдени с контролен уред, който да се използва съгласно определението в Регламент № 3821/85/ЕИО.

2. Позоваване на отменения регламент съгласно параграф 1 се тълкува като позоваване на настоящия регламент.

Член 19

Настоящият регламент влиза в сила на 29 септември 1986 г.

За Съвета

Председател

R. KRIEPS