

31985R3820

L 370/1

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

31.12.1985

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3820/85
ze dne 20. prosince 1985
o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na článek 75 této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí Rady ze dne 13. května 1965 o harmonizaci některých ustanovení o hospodářské soutěži v železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravě ⁽¹⁾, zejména na oddíl III uvedeného rozhodnutí,

s ohledem na návrh Komise ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ⁽³⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽⁴⁾,

vzhledem k tomu, že sociální předpisy Společenství v oblasti silniční dopravy jsou stanoveny nařízením (EHS) č. 543/69 ⁽⁵⁾ naposledy pozměněným nařízením (EHS) č. 2829/77 ⁽⁶⁾; že cílem těchto právních předpisů je harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti silničního provozu; že je žádoucí zachovat a prohloubit pokrok dosažený v těchto oblastech; že je však nutné učinit nařízení č. 543/69 pružnějším, aniž by tím byly dotčeny jeho cíle;

vzhledem k tomu, že je žádoucí s přihlédnutím ke změnám stanoveným dále v tomto dokumentu sjednotit pro přehlednost všechna použitelná ustanovení do jediného znění, a v důsledku toho zrušit nařízení Rady (EHS) č. 543/69; že by však měly zůstat na určitou dobu v platnosti výjimky stanovené v článku 4 pro některá vozidla a ustanovení článku 15 pro některé druhy přepravy cestujících;

vzhledem k tomu, že ustanoveními tohoto nařízení týkajícími se pracovních podmínek nejsou dotčeny pravomoci sociálních partnerů stanovovat příznivější předpisy pro pracovníky, zejména v rámci kolektivních smluv; že na podporu pokroku v sociální oblasti a pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu musí každý členský stát mít právo uplatňovat určitá vhodná opatření;

vzhledem k tomu, že z důvodu snížení počtu pomocníků řidiče nebo průvodčích již není nadále nezbytné upravovat dobu odpovědnosti jiných členů osádky než řidiče;

vzhledem k tomu, že by nahrazení pružného týdne pevným týdnem usnadnilo řidičům organizaci práce a zdokonalilo její kontrolu;

vzhledem k tomu, že by měla být stanovena právní úprava pro mezinárodní silniční dopravu do třetích zemí a z nich nebo pro dopravu mezi dvěma třetími zeměmi s průjezdem přes území členského státu; že by se od 1. července 1970 měla na tuto dopravu vztahovat Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR); že jsou-li vozidla evidována ve státě, který není smluvní stranou dohody AETR, vztahují se tato ustanovení pouze na úsek cesty probíhající po území Společenství;

vzhledem k tomu, že předmět dohody AETR spadá do působnosti tohoto nařízení, a proto je Společenství příslušné pro sjednávání a uzavírání této dohody; že je však kvůli zvláštním okolnostem při sjednávání dohody AETR výjimečně možné, aby členské státy své ratifikační a přístupové listiny k dohodě ukládaly odděleně v rámci smluveného postupu, přičemž však jednají v zájmu Společenství a jeho jménem;

vzhledem k tomu, že pro zajištění nadřazenosti práva Společenství v dopravě uvnitř Společenství uplatňují členské státy při ukládání listin výhradu, podle níž není mezinárodní doprava mezi členskými státy považována za mezinárodní dopravu ve smyslu dohody;

⁽¹⁾ Úř. věst. 88, 24.5.1965, s. 1500/65.

⁽²⁾ Úř. věst. C 100, 12.4.1984, s. 3 a Úř. věst. C 223, 3.9.1985, s. 5.

⁽³⁾ Úř. věst. C 122, 20.5.1985, s. 168.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 104, 25.4.1985, s. 4 a Úř. věst. C 303, 25.11.1985, s. 29.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 77, 29.3.1969, s. 49.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 334, 24.12.1977, s. 1.

vzhledem k tomu, že možnosti, které jsou v dohodě uvedeny a které se týkají uzavírání dvoustranných smluv mezi smluvními stranami dohody odchylovajících se od této dohody, pokud jde o dopravu v hraničním pásmu a tranzitní dopravu, spadají do působnosti Společenství;

vzhledem k tomu, že vyžaduje-li změna vnitřní právní úpravy Společenství v dotyčné oblasti změnu dohody, podniknou členské státy společné kroky, aby dohodu postupem v ní uvedeným změnily;

vzhledem k tomu, že lze určitou dopravu vyjmout z oblasti působnosti tohoto nařízení;

vzhledem k tomu, že je žádoucí doplnit a upřesnit některé definice a aktualizovat některá ustanovení, zejména pokud jde o výjimky pro určité kategorie vozidel;

vzhledem k tomu, že je žádoucí s přihlédnutím k určitým požadavkům na odborné vzdělání přijmout ustanovení o minimálním věku řidičů při přepravě zboží nebo cestujících a ustanovení o minimálním věku pomocníků řidiče a průvodčích; že pro účely odborného vzdělávání musí mít členské státy možnost snížit minimální věk pro pomocníka řidiče na 16 let;

vzhledem k tomu, že má být omezena nepřerušovaná doba řízení a denní doba řízení, aniž jsou však touto právní úpravou dotčeny vnitrostátní právní předpisy, které zavazují řidiče řídit vozidlo pouze po dobu, kdy je schopen řídit bezpečně;

vzhledem k tomu, že prodloužení denní doby řízení při souběžném zkrácení celkové doby řízení v období 2 týdnů může dopravcům usnadnit organizaci práce a přispět k pokroku v sociální oblasti;

vzhledem k tomu, že by v důsledku prodloužení denní doby řízení měla být přizpůsobena ustanovení o přestávkách v řízení;

vzhledem k tomu, že je žádoucí stanovit minimální trvání denní a týdenní doby odpočinku členů osádky a ostatní podmínky k tomu se vztahující;

vzhledem k tomu, že by průběh cesty mělo usnadnit, aby řidič mohl svou denní dobu odpočinku rozložit, zejména aby řidiči nemuseli volit stejné místo pro dobu jídla a pro ubytování;

vzhledem k tomu, že pokroku v sociální oblasti a bezpečnosti silničního provozu napomůže prodloužení týdenní doby odpočinku, pokud bude možné tuto dobu odpočinku zkrátit za předpokladu, že řidič může nevyčerpanou část doby odpočinku kompenzovat ve stanovené lhůtě na místě podle své volby;

vzhledem k tomu, že mnoho operací silniční dopravy v rámci Společenství zahrnuje po část cesty dopravu trajektem nebo po železnici; že je proto potřebné upravit denní dobu odpočinku a přestávky pro takové cesty;

vzhledem k tomu, že je v zájmu bezpečnosti silničního provozu nezbytné zakázat odměňování řidiče prémiovým zvýhodněním

za ujetou vzdálenost nebo za objem přepraveného nákladu, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu;

vzhledem k tomu, že je žádoucí stanovit odchylky od tohoto nařízení pro určitou vnitrostátní přepravu zvláštní povahy; že by členské státy měly zajistit, aby případné odchylky neměly vliv na sociální ochranu a bezpečnost silničního provozu;

vzhledem k tomu, že z důvodu zvláštní povahy přepravy cestujících je důvodné nově definovat kategorie vozidel, které členské státy mohou osvobodit od uplatňování tohoto nařízení v oblasti vnitrostátní dopravy;

vzhledem k tomu, že by členské státy měly být Komisi oprávněny povolovat za výjimečných okolností odchylky z tohoto nařízení; že by mělo být v naléhavých případech možné povolit tyto odchylky na omezenou dobu bez předchozího schválení Komisí;

vzhledem k tomu, že v případě řidičů vozidel linkové přepravy cestujících může opis jízdního plánu a výtah z pracovního plánu nahradit záznamové zařízení; že by bylo pro používání tohoto nařízení a prevence jeho zneužívání užitečné dát řidičům na jejich žádost výtah z jejich pracovního plánu;

vzhledem k tomu, že je v zájmu účinné kontroly žádoucí, aby mezinárodní linková přeprava cestujících, s výjimkou určité příhraniční dopravy, nebyla již nadále vyňata z povinnosti zabudování a používání záznamových zařízení;

vzhledem k tomu, že je žádoucí zdůraznit význam a nezbytnost dodržení tohoto nařízení dopravci a řidiči;

vzhledem k tomu, že by Komise měla sledovat vývoj situace v členských státech a předkládat každé dva roky Radě a Evropskému parlamentu zprávu o uplatňování tohoto nařízení;

vzhledem k tomu, že je účelné, aby členské státy za účelem zajištění uplatňování tohoto nařízení a kontroly jeho uplatňování navzájem spolupracovaly,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

ODDÍL I

Definice

Článek 1

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1. „silniční dopravou“ veškerá doprava prováděná po veřejných pozemních komunikacích prázdnými nebo loženými silničními vozidly používanými pro přepravu cestujících nebo zboží;

2. „vozidlem“ motorové vozidlo, tahač, přívěs a návěs, které jsou definovány takto:
- „motorovým vozidlem“ se rozumí každé silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla jezdícího po kolejích, zpravidla používané pro přepravu cestujících nebo zboží;
 - „tahačem“ se rozumí každé silniční vozidlo s vlastním mechanickým pohonem, s výjimkou vozidla jezdícího po kolejích, určené speciálně pro tahání, tlačení nebo přemísťování přívěsů, návěsů, zařízení nebo strojů;
 - „přívěsem“ se rozumí každé vozidlo, které se připojuje za motorové vozidlo nebo tahač;
 - „návěsem“ se rozumí každý přívěs bez přední nápravy, který se s motorovým vozidlem nebo tahačem spojuje tak, že se na motorové vozidlo nebo tahač přenáší podstatná část jeho hmotnosti nebo nákladu;
3. „řidičem“ každá osoba, která řídí vozidlo třeba jen krátkou dobu nebo je ve vozidle, aby je popřípadě mohla řídit;
4. „týdnem“ období mezi 00,00 hodin v pondělí a 24,00 hodin v neděli;
5. „dobou odpočinku“ každá nepřerušovaná doba nejméně jedné hodiny, během níž může řidič volně nakládat se svým časem;
6. „maximální přípustnou hmotností“ celková povolená hmotnost naloženého vozidla;
7. „linkovou přepravou cestujících“ vnitrostátní a mezinárodní doprava definovaná v článku 1 nařízení Rady č. 117/66/EHS ze dne 28. července 1966 o zavedení společných pravidel pro mezinárodní přepravu cestujících autobusy a autokary ⁽¹⁾.

ODDÍL II

Oblast působnosti

Článek 2

- Toto nařízení se vztahuje na silniční dopravu v rámci Společenství, jak je definována v čl. 1 odst. 1.
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) se namísto současných pravidel vztahuje na mezinárodní silniční dopravu:
 - do třetích zemí, které jsou smluvními stranami dohody, nebo z nich nebo při tranzitu těmito zeměmi na celou cestu nebo její část, je-li doprava prováděna vozidly evidovanými v členském státě nebo jedné z uvedených třetích zemí,

— do třetí země, která není smluvní stranou dohody, nebo z ní v případě jakékoli cesty v rámci Společenství, pokud je prováděna vozidly registrovanými v některé z těchto zemí.

Článek 3

Společenství zahájí jednání s třetími zeměmi, která se případně ukáží potřebná pro uplatňování tohoto nařízení.

Článek 4

Toto nařízení se nevztahuje na přepravu:

- vozidly určenými pro přepravu zboží, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu nepřekračuje 3,5 tuny;
- vozidly určenými pro přepravu cestujících, která jsou podle druhu své konstrukce a svého vybavení určena pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče;
- vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;
- vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 30 km/h;
- vozidly používanými nebo kontrolovanými ozbrojenými silami, civilní obranou, požárními sbory a silami odpovědnými za udržování veřejného pořádku;
- vozidly používanými pro údržbu a opravu kanalizačních sítí, ochranu před povodněmi, rozvod vody, plynu a elektřiny, údržbu a kontrolu silnic, odvoz a likvidaci odpadků, přepravu poštovních zásilek, telegrafní a telefonní služby, rozhlasové a televizní vysílání a detekci rozhlasových a televizních vysílačů a přijímačů;
- vozidly používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;
- specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;
- vozidly přepravujícími cirkus a lunapark;
- speciálními havarijními vozidly;
- vozidly používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- vozidly používanými pro neobchodní přepravu zboží pro vlastní potřebu;
- vozidly používanými pro svoz mléka z hospodářství a zpětnou přepravu kontejnerů na mléko nebo mléčných výrobků určených pro krmení dobytka do hospodářství.

⁽¹⁾ Úř. věst. 147, 9.8.1966, s. 2688/66.

ODDÍL III

Osádky

Článek 5

1. Minimální věk řidičů nákladní dopravy je:
- a) 18 let pro vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně přívěsu a návěsu nepřesahuje 7,5 t;

b) u ostatních vozidel:

- 21 let, nebo
- 18 let za podmínky, že řidič je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti, uznávaného jedním z členských států, které potvrzuje ukončení výcviku pro řidiče vozidel nákladní dopravy v souladu s právními předpisy Společenství o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy.

2. Minimální věk řidičů osobní dopravy je 21 let.

Řidiči osobní dopravy na tratích přesahujících okruh 50 km od místa obvyklého odstavení vozidel musí rovněž splňovat jednu z následujících podmínek:

- a) vykonávali po dobu nejméně jednoho roku činnost řidiče nákladní dopravy na vozidlech, jejichž maximální přípustná hmotnost je vyšší než 3,5 t;
- b) vykonávali po dobu nejméně jednoho roku činnost řidiče osobní dopravy na tratích nepřesahujících délku 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla nebo pro jiné druhy přepravy cestujících, na které se nevztahuje toto nařízení, pokud příslušný orgán shledá, že tímto způsobem získali potřebné zkušenosti;
- c) jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti, uznaného jedním z členských států a potvrzujícího ukončení výcviku pro řidiče osobní dopravy v souladu s právními předpisy Společenství o minimální úrovni výcviku pro řidiče silniční dopravy.

3. Minimální věk pomocníků řidiče a průvodčích je 18 let.

4. Na řidiče osobní dopravy se nevztahují podmínky uvedené v odst. 2 druhém pododstavci písm. a), b) a c), pokud vykonával tuto činnost nejméně jeden rok před 1. říjnem 1970.

5. V případě dopravy na vnitrostátních tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla, včetně území obcí majících střed v takto vymezené oblasti, mohou členské státy snížit minimální věk pomocníka řidiče na 16 let, pokud to je pro účely odborného vzdělávání a v souladu s vnitrostátními pracovními předpisy.

ODDÍL IV

Doba řízení

Článek 6

1. Celková doba řízení mezi dvěma denními odpočinky nebo jedním odpočinkem denním a jedním týdenním (dále jen „denní doba řízení“) nesmí přesáhnout 9 hodin. Dvakrát za týden může být prodloužena na 10 hodin.

Po nejvýše šesti denních dobách řízení musí mít řidič týdenní odpočinek, jak je stanoven v čl. 8 odst. 3.

Týdenní doba odpočinku smí být přesunuta na konec šestého dne, jestliže celková doba řízení po dobu šesti dnů nepřesahuje maximum odpovídající šesti denním dobám řízení.

V případě mezinárodní přepravy cestujících jinou než linkovou dopravou se slova „šesti“ a „šestého“ v druhém a třetím pododstavci nahrazují slovy „dvanácti“ a „dvanáctého“.

Členské státy mohou rozšířit působnost předchozího pododstavce i na jinou než linkovou vnitrostátní přepravu cestujících na svém území.

2. Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.

ODDÍL V

Přerušení a doby odpočinku

Článek 7

1. Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič přestávku nejméně čtyřicet pět minut, pokud nezačíná doba odpočinku.

2. Tuto přestávku může nahradit nejméně patnáctiminutovými přestávkami zařazenými do doby řízení nebo bezprostředně po této době tak, aby bylo dosaženo souladu s odstavcem 1.

3. Odchylně od odstavce 1 mohou ve vnitrostátní linkové přepravě cestujících členské státy stanovit minimální trvání přestávky na třicet minut po době řízení nepřesahující čtyři hodiny. Tuto odchylku lze stanovit pouze v případech, kdy by přestávky nad třicet minut mohly bránit plynulosti provozu městské dopravy a není možné, aby řidiči měli patnáctiminutovou přestávku v rámci čtyřapůlhodinové doby řízení před třicetiminutovou přestávkou.

4. Během těchto přestávek nesmí řidič vykonávat žádnou jinou práci. Pro účely tohoto článku se doba čekání a doba nevěnovaná řízení strávená ve vozidle při jízdě na trajektu nebo ve vlaku nepovažuje za „jinou práci“.

5. Přestávky podle tohoto článku nesmějí být považovány za denní odpočinek.

Článek 8

1. V průběhu každých 24 hodin musí mít řidič odpočinek nejméně jedenáct po sobě následujících hodin, který smí být zkrácen na nejméně devět po sobě následujících hodin nejvýše třikrát týdně za podmínky, že bude náhradou poskytnuta odpovídající doba odpočinku před koncem následujícího týdne.

Ve dnech, ve kterých se odpočinek nezkracuje podle prvního pododstavce, smí být čerpán ve dvou nebo třech oddělených částech během 24 hodin, přičemž jedna z těchto částí musí trvat nejméně osm po sobě následujících hodin. V takovém případě se minimální doba odpočinku prodlužuje na 12 hodin.

2. Jsou-li ve vozidle nejméně dva řidiči, musí mít každý z nich denní odpočinek nejméně osm po sobě následujících hodin za každé období 30 hodin.

3. V každém týdnu musí být jedna z dob odpočinku uvedených v odstavcích 1 a 2 jako týdenní odpočinek v celkovém trvání 45 po sobě následujících hodin. Tato doba odpočinku smí být zkrácena na minimum 36 po sobě následujících hodin, je-li čerpána v místě obvyklého odstavení vozidla, nebo na minimum 24 po sobě následujících hodin, je-li čerpána mimo tato místa. Každé zkrácení musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

4. Týdenní doba odpočinku, která začíná v jednom týdnu a pokračuje do týdne následujícího, může být připojena k jednomu nebo druhému z těchto týdnů.

5. V případě přepravy cestujících, na kterou se vztahuje čl. 6 odst. 1 čtvrtý nebo pátý pododstavec, lze čerpat dobu týdenního odpočinku v týdnu následujícím po tom, v němž měl být odpočinek čerpán, a připojit ji k týdennímu odpočinku tohoto druhého týdne.

6. Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení denní a/nebo týdenní doby odpočinku musí být připojena k jinému odpočinku trvajícím nejméně osm hodin a je řidiči na jeho žádost zajištěna v místě zaparkování vozidla nebo v místě bydliště řidiče.

7. Řidič smí trávit denní dobu odpočinku v zaparkovaném vozidle, je-li vybaveno lehátkem.

Článek 9

Odchylně od čl. 8 odst. 1 může být denní doba odpočinku, pokud řidič nákladní nebo osobní dopravy doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, pouze jednou přerušena, jsou-li splněny následující podmínky:

— část denního odpočinku strávená na zemi musí být čerpána před částí denního odpočinku strávenou na palubě trajektu nebo ve vlaku nebo musí být čerpána po ní,

- doba mezi dvěma částmi denního odpočinku musí být co nejkratší a nesmí v žádném případě přesáhnout jednu hodinu před naloděním nebo po vyloďení, přičemž celní formality se započítávají do doby nalodění a vyloďení,
- během obou částí denního odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

Takto přerušovaný denní odpočinek se prodlužuje o dvě hodiny.

ODDÍL VI

Zákaz určitého druhu odměňování

Článek 10

Je zakázáno řidiče odměňovat i prémiovým zvýhodněním nebo příplatky za ujetou vzdálenost nebo objem přepravovaného zboží, pokud by tyto odměny mohly vést k ohrožení bezpečnosti silničního provozu.

ODDÍL VII

Odchyly

Článek 11

Každý členský stát může uplatňovat vyšší minimální hodnoty nebo nižší maximální hodnoty, než jsou hodnoty stanovené v člancích 5 až 8. Toto nařízení se však nadále vztahuje na řidiče v mezinárodní dopravě řídící vozidla registrovaná v jiném členském státě.

Článek 12

Řidič se může odchylně od tohoto nařízení v míře nezbytné pro dojetí do vhodného místa zastávky tak, aby zajistil bezpečnost osob, vozidla nebo jeho nákladu, pokud neohrozí bezpečnost silničního provozu. Řidič uvede druh a důvod odchyly na záznamovém listu záznamového zařízení nebo ve svém denním pracovním plánu.

Článek 13

1. Každý členský stát může na svém území nebo po dohodě s jiným členským státem na jeho území stanovit odchyly od kteréhokoli ustanovení tohoto nařízení, které se týká přepravy vozidla patřícími do některé z těchto kategorií:

- a) vozidla používaná pro přepravu cestujících, která jsou podle druhu své konstrukce a svého vybavení vhodná a určená pro přepravu nejvýše sedmnácti osob včetně řidiče;

- b) vozidla používaná k poskytování veřejných služeb veřejnými orgány, které nevstupují do hospodářské soutěže s profesionálními dopravci;
- c) vozidla používaná zemědělskými, pěstitelskými, lesnickými podniky a podniky rybolovu na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla, včetně území obcí majících střed v takto vymezené oblasti;
- d) vozidla používaná pro přepravu zvířecích odpadů nebo zvířecích těl neurčených k lidské spotřebě;
- e) vozidla pro přepravu živých zvířat ze zemědělských podniků na místní trhy a obráceně nebo z trhů na místní jatka;
- f) vozidla používaná jako prodejny na místních trzích nebo pro podomní prodej, mobilní provozovny pro bankovní, směnářské nebo spořitelní transakce, pro náboženské účely, půjčování knih, desek nebo kazet, pro kulturní akce nebo putovní výstavy, a zvláště pro tyto účely vybavená;
- g) vozidla používaná na tratích v okruhu do 50 km od místa obvyklého odstavení vozidla a určená pro přepravu materiálu nebo zařízení, které řidič při výkonu svého povolání potřebuje, za podmínky, že řízení vozidla nepředstavuje řídicí hlavní činnost a že touto odchylkou nejsou vážně dotčeny cíle sledované tímto nařízením. Členské státy mohou stanovit, že tyto odchylky budou povolovat na základě individuálního oprávnění;
- h) vozidla provozovaná výlučně na ostrovech s rozlohou do 2 300 km², které nejsou spojeny se zbytkem území státu mostem, brodem nebo tunelem, který by mohl být používán motorovými vozidly;
- i) vozidla používaná pro přepravu zboží s pohonem na plyn vyráběný ve vozidle nebo elektřinu nebo vybavená zpomalovacími brzdovým zařízením, pokud jsou považována podle právních předpisů státu, kde jsou registrována, za rovnocenná vozidlům se zážehovým nebo vznětovým motorem, jejichž přípustná maximální hmotnost včetně přívěsů nebo návěsů nepřesahuje 3,5 t;
- j) vozidla používaná pro výcvik žadatelů o řidičský průkaz;
- k) traktory používané výlučně pro zemědělské a lesnické práce.

Členské státy uvědomí Komisi o odchylkách udělených podle tohoto odstavce.

2. Členské státy mohou po zmocnění Komise povolit odchylky od tohoto nařízení v případě dopravy provozované za mimořádných okolností, jestliže cíle tohoto nařízení nebudou těmito odchylkami vážně dotčeny.

V naléhavých případech mohou povolit dočasnou odchylku na dobu nepřesahující 30 dnů a tuto odchylku neprodleně oznámí Komisi.

Komise sdělí jakoukoli odchylku podle tohoto odstavce ostatním členským státům.

ODDÍL VIII

Kontrola a sankce

Článek 14

1. Provozovatelé přepravy cestujících, na kterou se vztahuje toto nařízení, musí vypracovat jízdní plán linky a pracovní plán, pokud se jedná o

- linkovou vnitrostátní přepravu cestujících nebo
- linkovou mezinárodní přepravu cestujících, jejíž konečné zastávky se nacházejí ve vzdálenosti do 50 km vzdušnou čarou od hranic mezi dvěma členskými státy a jejíž délka trasy nepřesahuje 100 km.

2. Pracovní plán každého řidiče obsahuje jméno, místo obvyklého odstavení vozidla, předem stanovený časový rozvrh různých dob řízení, dob ostatní práce a pohotovosti.

3. V pracovním plánu musí být uvedeny celkové údaje podle odstavce 2 alespoň pro běžný, předchozí a následující týden.

4. Pracovní plán podepisuje ředitel podniku nebo osoba jím k tomu pověřená.

5. Každý řidič linkové dopravy ve smyslu odstavce 1 musí mít u sebe výtah z pracovního plánu a opis jízdního plánu.

6. Podnik uchovává pracovní plán po dobu jednoho roku od konce období, na které se vztahuje. Výtah z pracovního plánu vydá dotyčnému řidiči na jeho žádost.

7. Tento článek se nevztahuje na řidiče vozidel vybavených záznamovým zařízením, které je používáno v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě⁽¹⁾.

Článek 15

1. Podnik organizuje práci řidiče tak, aby byla v souladu s tímto nařízením a nařízením (EHS) č. 3821/85.

(¹) Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

2. Podnik pravidelně ověřuje dodržování těchto dvou nařízení. Jestliže shledá, že tato nařízení nejsou dodržována, přijme potřebná opatření, aby se porušování těchto nařízení neopakovalo.

- porušování tohoto nařízení řidiči nerezidenty a sankce jim za to uložené,
- sankce uložené členskými státy svým rezidentům za takové porušování spáchané v ostatních členských státech.

Článek 16

1. Komise vypracuje každé dva roky zprávu o uplatňování tohoto nařízení členskými státy a vývoji v dotyčné oblasti. Komise předloží Radě a Evropskému parlamentu zprávu do 13 měsíců po uplynutí dvou let, na které se zpráva vztahuje.

2. Členské státy sdělí Komisi každé 2 roky nezbytné informace na jednotném formuláři, aby jí umožnily vypracovat zprávu uvedenou v odstavci 1. Komise musí tyto informace obdržet nejpozději 30. září po uplynutí dvouletého období, ke kterému se má zpráva vztahovat.

3. Komise vypracuje jednotný formulář zprávy po konzultaci s členskými státy.

Článek 17

1. Členské státy přijmou v přiměřené době po konzultaci s Komisí právní a správní předpisy nezbytné pro provedení tohoto nařízení.

Takové předpisy musí mimo jiné zahrnovat organizaci, postupy a prostředky pro kontrolu a sankce v případě porušení tohoto nařízení.

2. Členské státy si poskytují vzájemnou pomoc při uplatňování tohoto nařízení a kontrole jeho dodržování.

3. V rámci této vzájemné pomoci si příslušné orgány členských států pravidelně vzájemně zasílají všechny dostupné informace týkající se:

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 20. prosince 1985.

ODDÍL IX

Závěrečná ustanovení

Článek 18

1. Zrušuje se nařízení EHS č. 543/69.

Avšak

— článek 4 uvedeného nařízení zůstává do 31. prosince 1989 použitelný pro vozidla používaná k poskytování veřejných služeb veřejnými orgány, které nevstupují do hospodářské soutěže s dopravními podniky obchodní povahy, a pro traktory používané výlučně pro místní zemědělské a lesnické práce. Členský stát může však stanovit, že se toto nařízení bude na takovou vnitrozemskou dopravu na jeho území vztahovat dříve,

— článek 15 uvedeného nařízení zůstává do 31. prosince 1989 použitelný pro vozidla a řidiče linkové mezinárodní přepravy cestujících, pokud vozidla používaná pro tuto dopravu nejsou vybavena záznamovým zařízením předepsaným nařízením (EHS) č. 3821/85 a používaným v souladu s ním.

2. Odkazy na nařízení zrušené v odstavci 1 se považují za odkazy na toto nařízení.

Článek 19

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 29. září 1986.

Za Radu

předseda

R. KRIEPS