

31985R3820

L 370/1

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

31.12.1985

**NÕUKOGU MÄÄRUS (EMÜ) nr 3820/85,
20. detsember 1985,
teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamise kohta**

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 75,

võttes arvesse nõukogu 13. mai 1965. aasta otsust teatavate raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi konkurentsivõimet mõjutavate sätete ühtlustamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle III jagu,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽²⁾

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust, ⁽³⁾

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ⁽⁴⁾

ning arvestades, et:

ühenduse autovedude valdkonna sotsiaalõigusnormid on esitatud määruses (EMÜ) nr 543/69, ⁽⁵⁾ mida on viimati muudetud määrusega (EMÜ) nr 2829/77 ⁽⁶⁾; kõnealused õigusnormid on suunatud sisemaa-transpordiliikide, eriti maanteede sektori konkurentsitingimuste ühtlustamisele ning töötingimuste ja liiklusohutuse parandamisele; neis valdkondades saavutatud edu tuleb kindlustada ja laiendada; ometi on vaja muuta nimetatud määruste sätted paindlikumaks, ilma et kahjustataks nende eesmärke;

allpool esitatud muudatuste arvessevõtmiseks ja küsimuste selgitamiseks tuleks ühendada kõik olulised sätted ühteainsasse teksti ning sellest tulenevalt tunnistada määrus (EMÜ) nr 543/69 kehtetuks; artiklis 4 sätestatud erandid teatud sõidukite suhtes ja artikli 15 sätted teatud reisijatevedude kohta peaksid siiski veel teatud aja jooksul kehtima;

käesoleva määruse töötingimusi käsitlevad sätted ei tohi piirata tööturu osapoolte õigust kehtestada kas kollektiivläbirääkimiste teel või mõnel muul viisil töötajatele soodsamaid tingimusi; mitte ainult sotsiaalse progressi edendamiseks, vaid ka liiklusohutuse parandamiseks peab igale liikmesriigile jääma õigus võtta teatud vajalikke meetmeid;

kaasjuhtide ja konduktorite arvu vähenemist silmas pidades ei ole enam vaja reguleerida puhkeaega teistel meeskonnaliikmetel peale sõidukijuhi;

libiseva nädala asendamine fikseeritud nädalaga hõlbustab juhtidel oma töö korraldamist ning järelevalve parandamist;

tuleks määratleda rahvusvaheliste kolmandatesse riikidesse suunduvate või neist tulevate autovedude või liikmesriigi territooriumi läbiva kahe riigi vahelise transiidi korral kohaldatav süsteem; eespool nimetatud vedudele tuleks kohaldada 1. juuli 1970. aasta rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööd puudutava Euroopa kokkuleppe (AETR) sätteid; AETRi lepinguosaliseks mitteolevas riigis registreeritud sõiduki korral kohaldatakse nimetatud sätteid ainult ühenduse piires kulgeva teekonna osa suhtes;

AETRis käsitletud valdkond kuulub käesoleva määruse reguleerimisalasse, siis on läbirääkimiste pidamise ja lepingu sõlmimise õigus ühendusel; AETRi üle läbirääkimiste pidamise eriolusid arvesse võttes on erandkorras kehtestatud menetlus, mille kohaselt ühenduse liikmesriigid kooskõlastatud meetmena annavad ratifitseerimiskirjad ja ühinemisdokumendid hoiule individuaalselt, kuid siiski toimivad ühenduse huvides;

ühendusesiseste vedude puhul ühenduse õigusnormide ülimuslikkuse tagamiseks võtavad liikmesriigid endale ratifitseerimiskirjade või ühinemisdokumentide hoiuleandmisel piirava tingimuse, millega liikmesriikidevahelisi rahvusvahelisi vedusid ei käsitata rahvusvaheliste vedudena nimetatud kokkuleppe tähenduses;

⁽¹⁾ EÜT 88, 24.5.1965, lk 1500/65.

⁽²⁾ EÜT C 100, 12.4.1984, lk 3 ja EÜT C 223, 3.9.1985, lk 5.

⁽³⁾ EÜT C 122, 20.5.1985, lk 168.

⁽⁴⁾ EÜT C 104, 25.4.1985, lk 4 ja EÜT C 303, 25.11.1985, lk 29.

⁽⁵⁾ EÜT L 77, 29.3.1969, lk 49.

⁽⁶⁾ EÜT L 334, 24.12.1977, lk 1.

kokkuleppes endas lepingupooltele ette nähtud võimalus sõlmida piirivööndi- ja transiitvedude osas kahepoolseid kokkuleppeid, mis lähevad lahku nimetatud kokkuleppest, kuulub põhimõtteliselt ühenduse pädevusse;

kui kõnealusel küsimuses tehtav parandus ühenduse siseeeskirjades nõuab vastava paranduse tegemist kokkuleppesse, siis toimivad liikmesriigid üheskoos paranduse tegemiseks kokkuleppesse selles kehtestatud menetluse kohaselt;

teatavad veod võib käesoleva määruse kohaldamisest vabastada;

on soovitatav teatud mõisteid laiendada ja selgitada ning teatud sätteid ajakohastada, eelkõige neid, mis käsitlevad erandeid teatud sõidukikategooria suhtes;

on soovitatav kehtestada teatud kutseõppenõudeid silmas pidades kauba- või reisijateveoga tegeleva juhi vanuse alampiir, samuti kaasjuhi ja konduktori vanuse alampiir; kutseõppe huvides peavad liikmesriigid saama alandada kaasjuhi vanuse heakskiidetud alampiiri 16 aastale;

mis puutub sõiduajasse, siis on soovitatav seada katkematu sõiduajale ja ööpäevasele sõiduajale piirid, kahjustamata sealjuures siseriiklike eeskirju, mille järgi juhid võivad sõidukit juhtida vaid nii kaua, kui nad suudavad seda teha täiesti ohutult;

sõidupäeva pikendamine sõiduaja samaaegse lühendamisega kahenädalase perioodi jooksul hõlbustab tõenäoliselt transportiettevõtete töö juhtimist ning aitab kaasa sotsiaalsele progressile;

ööpäevase sõiduaja pikendamise tõttu tuleb korrigeerida sõidu vaheaegu reguleerivad sätted;

mis puutub puhkeajasse, siis on soovitatav kehtestada meeskonnaliikmete ööpäevase ja iganädalase puhkeaja miinimumkestus ja muud neid reguleerivad tingimused;

sõit muutuks lihtsamaks, kui juht saaks oma ööpäevase puhkeaja jagada osadeks, eriti selleks et vältida söömist ja ööbimist ühes kohas;

sotsiaalset progressi arendab ja liiklusohutust parandab iganädalase puhkeaja pikendamine, võimaldades samas selle lühendamist, tingimusel et saamata jäänud puhkeaja kompenseerimine võimaldatakse ettenähtud aja jooksul juhi valitud kohas;

tihti kaasneb ühendusesiseste autovedudega teekonna mõnel osal parvlaeva või raudtee kasutamine; sel juhul tuleks sobiv ööpäevane puhkeae ja vaheajad sätestada eeskirjadega;

liiklusohutuse huvides tuleb keelata seda ohustada võivate läbisõidetud vahemaa ja/või veetud tonnaaži pealt preemiate maksmine;

käesoleva määruse täitmisel on soovitatav ette näha erandid teatud eritunnustega siseriiklike vedude suhtes; erandite korral peavad liikmesriigid tagama, et ei ohustata sotsiaalse kaitse standardit ega liiklusohutust;

reisijateveo spetsiifilist iseloomu arvestades on õigustatud sellise sõidukitekategooria taasmääramine, mille liikmesriigid võivad oma transpordi osas käesoleva määruse reguleerimisalast välja jätta;

komisjoni loal võivad liikmesriigid erakorralistel asjaoludel teha käesoleva määruse kohaldamisest erandi; pakistel juhtudel on võimalik teha piiratud ajaks erandeid ilma komisjoni eelneva loata;

reisijateveoks regulaarliinidel kasutatavate sõidukite juhtidel võivad sõidumeerikut asendada sõiduplaani koopia ja väljavõtte ettevõtte töögraafikust; käesoleva määruse kohaldamise huvides ja rikkumiste ärahoidmiseks oleks kasulik anda juhtidele, kes seda nõuavad, väljavõtted nende töögraafikust;

tõhusa kontrolli huvides on soovitatav, et regulaarne reisijateveo, välja arvatud teatud piiriliinid, ei oleks enam vabastatud kohustusest paigaldada ja kasutada sõidumeerikut;

on soovitatav rõhutada tööandjatele ja sõidukijuhtidele käesoleva määruse täitmise tähtsust ja vajadust;

komisjon peaks jälgima olukorra edasist arengut liikmesriikides ning esitama nõukogule ja Euroopa Parlamendile iga kahe aasta järel aruande eeskirjade kohaldamise kohta;

käesoleva määruse kohaldamisel ja selle täitmise kontrollimisel on liikmesriikidel asjakohane üksteist abistada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I JAGU

Mõisted

Artikkel 1

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. *autovedu* — reisijate- või kaubaveoks kasutatava mis tahes koormaga või koormata sõiduki teekond üldkasutataval maanteel;

2. *sõidukid* — mootorsõidukid, traktorid, täishaagised ja poolhaagised, mis on määratletud järgmiselt:
 - a) *mootorsõiduk* — teel mehaaniliselt iseliikuv sõiduk, mis ei ole rööbastel liikuv sõiduk ja mida tavaliselt kasutatakse reisijate- või kaubaveoks;
 - b) *traktor* — teel mehaaniliselt iseliikuv sõiduk, mis ei ole rööbastel liikuv sõiduk ja mis on spetsiaalselt kavandatud vedama, lükkama või liigutama täishaagiseid, poolhaagiseid, riistu või masinaid;
 - c) *täishaagis* — sõiduk, mis on kavandatud mootorsõiduki või traktori külge haakimiseks;
 - d) *poolhaagis* — ilma esiteljeta järelveok, mis on haagitud selliselt, et oluline osa selle massist ja koorma massist toetuks traktorile või mootorsõidukile;
3. *juht* — isik, kes juhib sõidukit kas või lühiajaliselt või kes sõidab kaasa selleks, et olla vajaduse korral kättesaadav sõiduki juhtimiseks;
4. *nädal* — ajavahemik alates 00.00 esmaspäeval ja lõpetades 24.00 pühapäeval;
5. *puhkus* — vähemalt ühetunnise kestusega katkematu ajavahemik, mida juht võib vabalt kasutada;
6. *lubatud täismass* — täiskoormaga sõiduki maksimaalne mass;
7. *regulaarne reisijatevedu* — siseriiklik ja rahvusvaheline vedu vastavalt nõukogu 28. juuli 1966. aasta määruse nr 117/66/EMÜ (lähi- ja kaugbussidega korraldatud rahvusvahelises reisijateveos ühtsete eeskirjade kehtestamise kohta ⁽¹⁾) artiklile 1.

II JAGU

Reguleerimisala

Artikkel 2

1. Käesolevat määrust kohaldatakse ühenduse piires toimuvate autovedude suhtes artikli 1 lõike 1 tähenduses.
 2. Rahvusvahelise autoveo suhtes kohaldatakse käesolevate eeskirjade asemel rahvusvahelisel autoveol töötava sõiduki meeskonna tööd puudutavat Euroopa kokkulepet (AETR):
- kokkuleppeosalistesse kolmandatesse riikidesse suunduvate või neist saabuvate või transiidi korral läbi selliste riikide toimuvate vedude suhtes kogu teekonna kestel, kui nimetatud vedusid teostavad sõidukid on registreeritud liikmesriigis või ühes nimetatud kolmandatest riikidest,

— kokkuleppes mitteosalevasse kolmandasse riiki suunduvate või sealt tulevate vedude suhtes ühenduse piires kulgeva teekonna osas, kui nimetatud vedusid teostavad sõidukid on registreeritud ühes neist riikidest.

Artikkel 3

Ühendus astub kolmandate riikidega läbirääkimistesse, kui see osutub vajalikuks käesoleva määruse rakendamisel.

Artikkel 4

Käesolevat määrust ei kohaldata nende vedude korral, mille puhul on tegemist:

1. sõidukitega, mida kasutatakse kaubaveoks, kus sõiduki lubatud täismass koos täis- või poolhaagisega ei ületa 3,5 tonni;
2. reisijateveoks kasutatavate sõidukitega, mis oma konstruktsiooni ja varustuse tõttu ei sobi rohkem kui üheksa isiku vedamiseks, juht kaasa arvatud, ning on mõeldud selleks otstarbeks;
3. regulaarseks reisijateveoks kasutatavate sõidukitega, kui liini pikkus ei ületa 50 km;
4. sõidukitega, mille suurim lubatud kiirus ei ületa 30 km tunnis;
5. sõidukitega, mida kasutavad relvajõud, kodanikukaitse- ja tuletõrjeteenistused ning korrakaitseorganid või mille kasutamine on nende kontrolli all;
6. sõidukitega, mida kasutatakse seoses kanalisatsiooniga, üleujutuste vastu kindlustamisega, vee-, gaasi- ja elektriteenusega, maanteehoolduse ja -kontrolliga, jäätmete kogumise ja hävitamisega, telegraafi- ja telefoniteenusega, postiteenusega, raadio- ja teleringhäälinguga ning raadio- või telesaatejate või -vastuvõtjate asukoha määramisega;
7. eriolukordade või päästeoperatsioonide korral kasutatavate sõidukitega;
8. meditsiinilistel eesmärkidel kasutatavate erisõidukitega;
9. tsirkuste ja lõbustusparkide varustust vedavate sõidukitega;
10. avariiliste sõidukite veoks kasutatavate eriotstarbeliste sõidukitega;
11. sõidukitega, mis läbivad tehnilise arendamise, remondi või hoolduse eesmärgil teekatsetusi, ning uute või ümberehitatud sõidukitega, mis pole veel kasutusse võetud;
12. isiklikuks tarbimiseks mõeldud kaupade mitteäriliseks veoks kasutatavate sõidukitega;
13. sõidukitega, mida kasutatakse taludest piima kogumiseks ning taludesse piimamahutite tagastamiseks või loomasöödaks mõeldud piimatoodete kohaletoometamiseks.

⁽¹⁾ EÜT 147, 9.8.1966, lk 2688/66.

III JAGU

Sõiduki meeskond*Artikkel 5*

1. Kaubaveoga hõivatud juhi vanuse alampiir on järgmine:
 - a) sõidukite, kaasa arvatud asjaomaselt täishaagiste või poolhaagiste puhul, mille lubatud täismass ei ületa 7,5 tonni — 18 aastat;
 - b) muude sõidukite puhul:
 - 21 aastat või
 - 18 aastat, tingimusel et kõnealusel isikul on ühes liikmesriigis tunnustatud kutseoskuse tunnistus, mis kinnitab, et ta on läbi teinud kaupade autoveo sõidukijuhi kursused, mis vastavad ühenduse eeskirjadele autoveol töötavate juhtide koolituse miinimumtaseme kohta.
2. Iga reisijateveoga tegelev juht peab olema saanud 21aastaseks.

Juht, kes tegeleb reisijateveoga kaugemal kui 50 km raadiuses sõiduki tavalisest paiknemiskohast, peab vastama vähemalt ühele järgmistest tingimustest:

- a) ta peab olema vähemalt ühe aasta juhtinud kaubaveol sõidukit, mille lubatud täismass on rohkem kui 3,5 tonni;
 - b) ta peab olema töötanud vähemalt ühe aasta juhina sõiduki tavalisest paiknemiskohast 50 km raadiusse jäävatel liinidel või muudel reisijateveo liikidel, mida käesolev määrus ei käsitle, tingimusel et pädev asutus leiab, et nimetatud tööd tehes on ta saanud vajalikud kogemused;
 - c) tal peab olema ühe liikmesriigi poolt tunnustatud kutseoskuse tunnistus, mis kinnitab, et ta on läbi teinud reisijateveoks maanteel mõeldud sõidukijuhikursused, mis vastavad ühenduse eeskirjadele autoveol töötavate juhtide koolituse miinimumtaseme kohta.
3. Kaasjuhi ja konduktori vanuse alampiir on 18 aastat.
 4. Reisijateveoga tegeleva juhi suhtes ei kehti lõike 2 teise lõigu punktides a, b ja c esitatud tingimused, kui ta on töötanud sel ametialal enne 1970. aasta 1. oktoobrit vähemalt ühe aasta jooksul.
 5. Sõiduki paiknemiskohast 50 km raadiuses piires, sealhulgas kohalikud halduspiirkonnad, mille keskused jäävad nimetatud raadiuses sisse, toimuvate vedude korral võivad liikmesriigid vähendada kaasjuhi vanuse alampiiri 16 aastale tingimusel, et see toimub kutseõppe huvides ega lähe vastuollu siseriiklike tööhõivealaste seadustega.

IV JAGU

Sõiduaeg*Artikkel 6*

1. Mis tahes kahe ööpäevase puhkeaja vahele või ööpäevase ja iganädalase puhkeaja vahele jääv sõiduaeg, edaspidi nimetatud "ööpäevane sõiduaeg", ei ületa üheksat tundi. Kaks korda ühe nädala jooksul võib seda aega pikendada 10 tunnini.

Juht peab kõige rohkem kuue ööpäevase sõiduaaja järel saama iganädalase puhkeaja vastavalt artikli 8 lõikes 3 antud määratlusele.

Juhul kui kuue päeva sõiduaeg summeeritult ei ületa kuue ööpäeva sõiduaajale vastavat ülemmäära, võib iganädalase puhkeaja edasi lükata kuuenda päeva lõpuni.

Rahvusvahelise mitteregulaarse reisijateveo korral tuleb teises ja kolmandas lõigus asendada sõnad "kuue" ja "kuuenda" vastavalt sõnadega "kaheteistkümne" ja "kaheteistkümnenda".

Liikmesriigid võivad kohaldada eelmist lõiku ka oma territooriumi piires toimuva siseriikliku mitteregulaarse reisijateveo suhtes.

2. Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei ületa 90 tundi.

V JAGU

Vaheajad ja puhkeajad*Artikkel 7*

1. Pärast nelja ja poole tunnist sõiduki juhtimist teeb juht vähemalt 45minutilise kestusega vaheaja, kui ta ei alusta puhkeajaga.

2. Nimetatud vaheaja võib asendada vähemalt 15minutilise vaheaegadega, mis on jaotatud sõiduaajale või mida kasutatakse kohe selle lõpus sellisel viisil, et on täidetud lõike 1 tingimused.

3. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid siseriikliku regulaarse reisijateveo korral kindlaks määrata mitte vähem kui 30minutilise miinimumvaheaja pärast sõiduaega, mis ei ületa nelja tundi. Selliseid erandeid võib teha vaid juhtudel, kui üle 30 minuti kestvad vaheajad sõiduki juhtimises takistaksid linnaliiklust ja kui juhtidel ei ole võimalik teha 30minutilisele vaheajale eelneva nelja ja poole tunnise sõiduki juhtimise sees 15minulist vaheaja.

4. Kõnealuste vaheaegade jooksul ei tee juht ühtegi muud tööd. Käesoleva artikli tähenduses ei loeta muu töö hulka ooteaega ning liikuvast sõidukist, parvlaeval või rongis viibitud sõiduki juhtimisega mitteseotud aega.

5. Käesolevas artiklis käsitletud vaheaegu ei saa vaadelda igapäevase puhkeajana.

Artikkel 8

1. Igas 24tunnises ajavahemikus on juhil vähemalt 11 tunnine katkematu igapäevane puhkeaeg, mida võib mitte üle kolme korra nädalas lühendada kuni 9tunniseks katkematuks puhkeajaks tingimusel, et saamata jäänud puhkeaeg võimaldatakse juhile enne järgneva nädala lõppu.

Neil päevadel, kui puhkeaga ei ole esimese lõigu kohaselt vähendatud, võib puhkust võtta 24 tunni jooksul kahe või kolme eraldi ajavahemikuna, millest üks peab olema vähemalt 8 tunni pikkune. Sel juhul pikendatakse minimaalset puhkeaga 12 tunnini.

2. Kui sõidukil on vähemalt kaks juhti, saab iga juht iga 30 tunni ajavahemiku jooksul vähemalt 8tunnise katkematu puhkeaja.

3. Iga nädal tuleb lõigetes 1 ja 2 nimetatud puhkeagadest ühte pikendada iganädalase puhkeaja abil 45 järjestikuse tunnini. Nimetatud puhkeaga võib lühendada minimaalselt 36 järjestikuse tunnini, kui seda kasutatakse sõiduki tavalises paiknemiskohas või juhi elukohas, ja 24 järjestikuse tunnini, kui seda kasutatakse mujal. Iga lühendamine kompenseeritakse samaväärse puhkusega, mis võetakse tervikuna enne kõnealusele nädalale järgneva kolmanda nädala lõppu.

4. Iganädalase puhkeaja, mis algab ühel ja lõpeb teisel nädalal, võib lisada ükskõik kummale neist nädalatest.

5. Artikli 6 lõike 1 neljanda või viienda lõigu kohase reisijateveo korral võib iganädalast puhkeaga järgmise nädalani edasi lükata ja lisada see järgmise nädala iganädalasele puhkeajale.

6. Igapäevaste ja iganädalaste puhkeagade vähendamise eest saadud kompensatoorne puhkus tuleb liita teise vähemalt 8 tunni pikkuse puhkeajaga ja see antakse asjaomase isiku nõudmisel sõiduki tavalises paiknemiskohas või juhi elukohas.

7. Ööpäevast puhkeaga võib kasutada sõidukis, kui see on varustatud magamisasemega ega liigu.

Artikkel 9

Arvestamata artikli 8 lõiget 1, mille kohaselt kauba- või reisijateveoga hõivatud juht saab oma parvlaeva või rongiga veetavat sõidukit, tohib ööpäevast puhkeaga katkestada mitte rohkem kui ühel korral ja seda vaid järgmistel tingimustel:

— ööpäevase puhkeaja maismaal kasutatavat osa peab olema võimalik võtta kas enne või pärast parvlaeva pardal või rongis viibides kasutatud ööpäevase puhkeaja osa,

— ööpäevase puhkeaja kahe osa vaheline aeg peab olema nii lühike kui võimalik ega tohi mingil juhul ületada ühte tundi enne pealelaadimist või ühte tundi pärast mahalaadimist, kusjuures tollitoimingud kuuluvad peale- ja mahalaadimisaja sisse,

— mõlema puhkeaja jooksul peab juhil olema juurdepääs magamis- või lamamisasemele.

Sellisel viisil katkestatud ööpäevast puhkeaga pikendatakse kahe tunni võrra.

VI JAGU

Teatud liiki maksete keelamine*Artikkel 10*

Keelatud on palgalistele juhtidele isegi palgalisade ja preemiate kujul makstavate summade sidumine läbisõidetud vahemaa pikkusega ja/või edasitoimetatud kauba kogusega, välja arvatud juhud, kui makstavad summad ei ohusta oma laadi poolest liiklust.

VII JAGU

Erandid*Artikkel 11*

Iga liikmesriik võib kohaldada artiklites 5—8 kehtestatud kõrgemat alammäära ja madalamat ülemmäära. Sellele vaatamata kohaldatakse mingis teises liikmesriigis registreeritud sõidukitel rahvusvaheliste vedudega tegelevate juhtide suhtes käesoleva määruse sätteid.

Artikkel 12

Tingimusel et liiklusohutus pole seeläbi ohustatud, võib juht sobivasse peatuskohta jõudmiseks käesoleva määruse sätetest kõrvale kalduda ulatuses, mis tagab sõidukis asuvate isikute, sõiduki või selle lasti ohutuse. Juht märgib kõrvalekaldumise laadi ja põhjuse sõidumeeriku salvestuslehele või oma töögraafikusse.

Artikkel 13

1. Iga liikmesriik võib oma territooriumil või kokkuleppel asjaomaste riikidega mõne teise liikmesriigi territooriumil lubada erandeid käesoleva määruse sätetest, mida kohaldatakse vedudele ühte või mitmesse järgmise kategooriasse kuuluvate sõidukitega:

a) reisijateveoks kasutatavad sõidukid, mis oma konstruktsiooni ja varustuse tõttu sobivad vedama mitte rohkem kui 17 isikut, kaasa arvatud juht, ja on mõeldud selleks otstarbeks;

- b) ametiasutuste poolt avaliku teenuse pakkumiseks kasutatavad sõidukid, mis ei konkureeri kutseliste autoveo-ettevõtjatega;
- c) sõidukid, mida põllumajandus-, aiandus-, metsandus- või kalandusettevõtted kasutavad kaubaveoks sõiduki tavalisest paiknemiskohast 50 km raadiuses, sealhulgas kohalikes halduspiirkondades, mille keskused jäävad nimetatud raadiuse sisse;
- d) inimtoiduks mittemõeldud loomsete jäätmete või korjuste vedamiseks kasutatavad sõidukid;
- e) elusloomade talust kohalikule turule ja vastupidi või turult kohalikku tapamajja vedamiseks kasutatavad sõidukid;
- f) kohalikul turul kauplusena või rändmüügiks, või liikuva panga vahetus- ja säästutehinguteks, jumalateenistuse pidamiseks, raamatute, heliplaatide ja kassetide laenutamiseks, kultuuriürituste ja näituste korraldamiseks kasutatavad ning selleks otstarbeks spetsiaalselt kohandatud sõidukid;
- g) sõidukid, mida kasutatakse selliste materjalide ja seadmete veoks, mida juht vajab seoses oma tööga sõiduki tavalisest paiknemiskohast 50 km raadiuses, tingimusel et sõiduki juhtimine ei ole juhtiva isiku põhitegevus ning sellise erandi tegemine ei piira oluliselt määruse eesmärke. Liikmesriigid võivad nõuda selleks igakordse loa olemasolu;
- h) sõidukid, mis on käigus ainult saartel, mille pindala ei ületa 2 300 km² ja mis ei ole riigi ülejäanud territooriumiga ühendatud mootorsõidukitele kasutamiseks avatud silla, koolmeega tunneli kaudu;
- i) kaubaveoks kasutatavad ning sõidukis endas toodetava gaasi või elektri jõul liikuvad või regulaatoriga varustatud sõidukid niivõrd, kui niivõrd sellised sõidukid loetakse selle liikmesriigi seadustest lähtuvalt, kus sõiduk on registreeritud, võrdväärseks bensiini või diiselmootori abil liikuvate sõidukitega, mille lubatud täismass koos täis- või poolhaagisega ei ületa 3,5 tonni;
- j) sõidukid, mida kasutatakse sõidukoolitusel juhilubade saamiseks;
- k) eranditult põllumajandus- ja metsandustöödeks kasutatavad traktorid.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva lõike alusel tehtud eranditest.

2. Liikmesriigid võivad pärast komisjonilt loa saamist teha käesoleva määruse sätete kohaldamisel erandeid eriolukorras toimivate vedude kohta, kui sellised erandid ei ohusta oluliselt määruse eesmärke.

Pakistel juhtudel võivad nad teha ajutisi, mitte üle 30 päeva kestvaid erandeid, millest viivitamata teatatakse komisjonile.

Komisjon teavitab teisi liikmesriike kõigist eranditest, mis on tehtud vastavalt käesolevale määrusele.

VIII JAGU

Järelevamenetus ja karistused

Artikkel 14

1. Kui on tegu käesoleva määruse alla kuuluva:

- regulaarse siseriikliku reisijateveoga ja
- regulaarse rahvusvahelise reisijateveoga, mille marsruudi lõpp-punktid asuvad linnulennul mitte rohkem kui 50 km kaugusel kahe liikmesriigi vahelisest piirist ja mille liini pikkus ei ületa 100 km,

siis töötab sõiduplaani ja töögraafiku välja ettevõtte.

2. Töögraafikus näidatakse iga juhi nimi, elukoht ja ajakava, milles määratakse eelnevalt kindlaks sõiduajad, muu töö ja juhi kättesaadavus.

3. Töögraafik sisaldab kõiki lõikes 2 nimetatud üksikasju ajavahemiku kohta, mis minimaalselt hõlmab nii jooksva nädala kui ka sellele vahetult eelneva ja järgneva nädala.

4. Töögraafikule kirjutab alla ettevõtte juht või teda esindama volitatud isik.

5. Lõikes 1 nimetatud reisijateveole määratud juht kannab endaga kaasas väljavõtet töögraafikust ja sõiduplaani koopiat.

6. Töögraafikut säilitab ettevõtte ühe aasta jooksul alates graafikuga hõlmatud aja möödumisest. Ettevõtte annab asjassepuutuvaltele juhtidele, kes seda nõuavad, töögraafikust väljavõtte.

7. Käesolevat artiklit ei kohaldata sõidukijuhi suhtes, kes on varustatud sõidumeerikuga, mida kasutatakse kooskõlas 20. detsembri 1985. aasta nõukogu määruse (EMÜ) nr 3821/85 sätetega autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ⁽¹⁾.

Artikkel 15

1. Transpordiettevõtte korraldab tööd selliselt, et juhid on suutelised täitma käesoleva määruse ja määruse (EMÜ) nr 3821/85 asjaomaseid sätteid.

⁽¹⁾ EÜT L 370, 31.12.1985, lk 8.

2. Nimetatud kahe määrase täitmise tagamiseks teostab ettevõtte perioodiliselt kontrollimisi. Rikkumise avastamise korral astub ettevõtte vajalikke samme vältimaks nende kordumist.

Artikkel 16

1. Komisjon koostab iga kahe aasta järel aruande käesoleva määruse täitmise kohta liikmesriikides ja arengust kõnealustes valdkondades. Komisjon edastab aruande nõukogule ja Euroopa Parlamendile 13 kuu jooksul alates aruandes vaadeldud kaheaastase ajavahemiku lõppemisest.

2. Lõikes 1 nimetatud aruande koostamise võimaldamiseks peavad liikmesriigid vajaliku teabe iga kahe aasta järel standardvormi kasutades komisjonile edastama. See teave peab komisjonini jõudma hiljemalt aruandes vaadeldava kaheaastase ajavahemiku lõppemise kuupäevale järgneval 30. septembril.

3. Komisjon koostab standardvormi pärast liikmesriikidega konsulteerimist.

Artikkel 17

1. Liikmesriigid võtavad kohase aja jooksul ning pärast komisjoni konsulteerimist vastu käesoleva määruse täitmiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid.

Need meetmed peavad muuhulgas hõlmama kontrolli korraldamist, menetlemist ja järelevalvet ning rikkumiste korral rakendatavaid karistusi.

2. Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva määruse kohaldamisel ja selle täitmise kontrollimisel.

3. Kõnealuse vastastikuse abi raames saadavad liikmesriikide pädevad asutused üksteisele regulaarselt kogu kättesaadava teabe:

— riigis ajutiselt elavate isikute poolt toime pandud rikkumiste ning nende eest määratud karistuste kohta,

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõigis liikmesriikides.

Brüssel, 20. detsember 1985

Nõukogu nimel

eesistuja

R. KRIEPS

— liikmesriikide poolt oma alaliste elanike suhtes rakendatud karistuste kohta rikkumiste eest, mis on toime pandud mõnes teises liikmesriigis.

IX JAGU

Lõppsätted

Artikkel 18

1. Käesolevaga tunnistatakse määrus (EMÜ) nr 543/69 kehtetuks.

Sellele vaatamata:

— kohaldatakse nimetatud määruse artiklit 4 kuni 31. detsembrini 1989 sõidukite suhtes, mida ametiasutused kasutavad avalikeks teenusteks, mis ei konkureeri äriliste transpordiettevõtetega, ja traktorite suhtes, mida kasutatakse ainult kohalikeks põllu- ja metsamajandustöödeks. Liikmesriik võib siiski ise kehtestada, et käesolevat määrust kohaldatakse selliste sise-riiklike vedude suhtes tema territooriumi piires varasemast kuupäevast,

— nimetatud määruse artiklit 15 kohaldatakse kuni 31. detsembrini 1989 regulaarse rahvusvahelise reisijateveoga tegelevatele sõidukitele ja juhtidele, kui sellisteks vedudeks kasutatavad sõidukid pole veel varustatud määruse (EMÜ) nr 3821/85 kohaselt kasutatava sõidumeerikuga.

2. Viiteid lõikes 1 kehtetuks tunnistatud määrusele tõlgendatakse viidetena käesolevale määrusele.

Artikkel 19

Käesolev määrus jõustub 29. septembril 1986.