

A TANÁCS 3820/85/EGK RENDELETE

(1985. december 20.)

a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a vasúti, a közúti és a belvízi fuvarozás versenyét érintő egyes rendelkezések összehangolásáról szóló 1965. május 13-i tanácsi határozatra ⁽¹⁾ és különösen annak III. szakaszára,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽²⁾,

tekintettel a Közgyűlés véleményére ⁽³⁾,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽⁴⁾,

mivel a közúti fuvarozás terén a Közösség szociális jogszabályait a legutóbb a 2829/77/EGK rendelettel ⁽⁵⁾ módosított 543/69/EGK rendelet ⁽⁶⁾ állapítja meg; mivel e jogszabályok célja a belföldi fuvarozási módok közötti verseny feltételeinek összehangolása, különös tekintettel a közúti ágazatra, illetve a munkafeltételek és a közúti közlekedés biztonságának javítására; mivel az e területen elért előrehaladást fenn kell tartani és ki kell terjeszteni; mivel azonban szükség van az említett rendelet rendelkezéseinek rugalmasabb tételére anélkül, hogy ezzel hátráltatnánk azok célkitűzéseit;

mivel, figyelembe véve az alábbiakban végrehajtott módosításokat, a problémák tisztázása érdekében a lényeges rendelkezéseket egyetlen szövegbe kell foglalni, és az 543/69/EGK rendeletet hatályon kívül kell helyezni; mivel azonban egy ideig még hatályban kell tartani a 4. cikkben egyes járművekre megállapított mentességeket, és a 15. cikk egyes személyszállítási tevékenységekre vonatkozó rendelkezéseit;

mivel e rendelet munkafeltételekkel foglalkozó rendelkezései nem csorbíthatják az ágazat két oldalának azt a jogát, hogy kollektív

szerződésben, vagy más módon a dolgozók számára kedvezőbb rendelkezéseket állapíthassanak meg; mivel a tagállamoknak fenn kell tartaniuk a jogot bizonyos megfelelő intézkedések elfogadására, nem csupán a szociális előrehaladás támogatása, de a közúti közlekedés biztonságának javítása érdekében is;

mivel, tekintettel a kocsikísérők és a jegyvizsgálók számának csökkenésére, a gépjárművezetőkön kívül a személyzet más tagjai pihenőidejének szabályozására már nincs szükség;

mivel a rugalmas munkahét helyett a rögzített munkahét bevezetése egyszerűbbé tenné a gépjárművezetők számára munkájuk szervezését és javítaná az ellenőrzést;

mivel meg kell határozni egy olyan, a közúti fuvarozásokra alkalmazandó rendszert, amelyek kiindulási vagy célországa egy harmadik ország, illetve amelyek két ország között egy tagállam területén is áthaladnak; mivel a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló 1970. július 1-jei európai megállapodás (AETR) rendelkezéseit kell alkalmazni a fenti fuvarozási műveletekre; mivel az olyan államban bejegyzett járművek esetében, amelynek során a Közösség tagállamai összehangolt cselekvés keretében egyénileg helyezik letétbe a csatlakozási vagy ratifikációs okmányokat, azonban a Közösség területén lebonyolított szakaszára kell alkalmazni;

mivel az AETR megállapodás tárgya e rendelet hatálya alá tartozik, a megállapodás tárgyalásának és megkötésének joga a Közösség hatáskörébe tartozik; mivel mindazonáltal az AETR tárgyalások egyedi körülményei kivételes esetben lehetővé tesznek egy olyan eljárást, amelynek során a Közösség tagállamai összehangolt cselekvés keretében egyénileg helyezik letétbe a csatlakozási vagy ratifikációs okmányokat, azonban a Közösség érdekében és nevében járnak el;

mivel a Közösségen belüli fuvarozásra vonatkozóan a közösségi jog elsőbbségének biztosítása érdekében a tagállamoknak ratifikálási vagy csatlakozási okmányaik letétbe helyezésekor fenntartással kell élniük, miszerint a tagállamok közötti nemzetközi fuvarozási tevékenységek a megállapodás értelmében nem minősülnek nemzetközi fuvarozási tevékenységeknek;

⁽¹⁾ HL 88., 1965.5.24., 1500/65. o.

⁽²⁾ HL C 100., 1984.4.12., 3. o. és HL C 223., 1985.9.3., 5. o.

⁽³⁾ HL C 122., 1985.5.20., 168. o.

⁽⁴⁾ HL C 104., 1985.4.25., 4. o. és HL C 303., 1985.11.25., 29. o.

⁽⁵⁾ HL L 334., 1977.12.24., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 77., 1969.3.29., 49. o.

mivel a megállapodás által biztosított azon lehetőség, hogy a Szerződő Felek olyan kétoldalú megállapodásokat köthetnek, amelyek a határövezet és a tranzit fuvarozási tevékenységek tekintetében az említett megállapodástól eltérnek, olyan kérdés, amely elvileg a Közösség hatáskörébe tartozik;

mivel, ha a szóban forgó területen a belső közösségi szabályok módosításai szükségessé teszik a megállapodás megfelelő módosításait, a tagállamok közösen lépnek fel a megállapodás módosítása érdekében, az ott megállapított eljárással összhangban;

mivel bizonyos fuvarozási tevékenységek mentesülhetnek e rendelet alkalmazása alól;

mivel egyes meghatározásokat részletezni és tisztázni, valamint bizonyos rendelkezéseket korszerűsíteni kell, különösen bizonyos kategóriájú járművek mentességére vonatkozóan;

mivel az áru fuvarozást, illetve személyszállítást végző gépjárművezetők minimális életkorára vonatkozóan – figyelembe véve bizonyos szakmai képzési követelményeket –, valamint a kocsikísérők és a jegyvizsgálók minimális életkorára vonatkozóan rendelkezéseket kell megállapítani; mivel a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a szakmai képzés céljából a kocsikísérők megengedett minimális életkorát 16 évre csökkentsék;

mivel vezetési idők tekintetében szükséges a folyamatos vezetési idő, valamint a napi vezetési idő korlátozása, azon nemzeti szabályok sérelme nélkül, amelyek értelmében a járművezetőknek tilos hosszabb ideig vezetni annál az időtartamnál, amelyet teljes biztonságban képesek levezetni;

mivel a hosszabb vezetési nap, valamint a kéthetes időtartamra eső rövidebb vezetési idő valószínűleg megkönnyítené a fuvarozási vállalkozások igazgatását, és hozzájárulna a szociális előrehaladáshoz;

mivel a vezetés megszakítására vonatkozó rendelkezéseket korrigálni kell a hosszabb napi vezetési idő miatt;

mivel a pihenőidő tekintetében szükséges a személyzet tagjai napi és heti pihenőidejének minimális időtartamát és egyéb feltételeit megállapítani;

mivel az utakat megkönnyítené, ha a gépjárművezetők feloszthatnák napi pihenőidejüket, elsősorban annak elkerülése végett, hogy ne egy helyen kelljen étkezniük és megszállniuk;

mivel a szociális előrehaladás és a közúti biztonság szempontjából előnyös a heti pihenőidők meghosszabbítása, s eközben az ilyen időszakok lerövidítésének lehetővé tétele, feltéve hogy a gépjárművezető meghatározott időn belül az általa kiválasztott helyen pótolhatja ki nem használt pihenőidejét;

mivel a Közösségben számos közúti fuvarozási tevékenység tartalmaz komppal vagy vasúttal történő fuvarozást az út egy részén; mivel ezért a szabályokban az ilyen tevékenységeknek megfelelő napi pihenőidőre és megszakításokra vonatkozó rendelkezéseket kell meghatározni;

mivel a közúti közlekedés biztonsága érdekében meg kell tiltani a megtett távolságokra és/vagy szállított rakományokra tekintettel

megállapított jutalmakat, amelyek veszélyeztethetik a közúti közlekedés biztonságát;

mivel kívánatos, hogy bizonyos, egyedi tulajdonságokkal rendelkező belföldi fuvarozási tevékenységek mentesülhessenek e rendelet alól; mivel a mentességek esetében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy azok nem veszélyeztetik a szociális védelemre és a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó szabványokat;

mivel, tekintettel a személyszállítás sajátos természetére, indokolt azoknak a jármű-kategóriáknak ismételt meghatározása, amelyeket a tagállamok a belföldi fuvarozás területén mentesíthetnek a rendelet alkalmazása alól;

mivel a tagállamokat fel kell hatalmazni arra, hogy kivételes körülmények között a Bizottság hozzájárulásával a rendelet rendelkezései alóli mentességeket nyújthassanak; mivel sürgős esetekben lehetővé kell tenni az ilyen mentességek korlátozott időtartamra történő nyújtását a Bizottság előzetes hozzájárulása nélkül;

mivel a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatásokhoz használt járművek vezetői esetében a menetrend másolata és a vállalkozás szolgálati beosztásának kivonata pótolhatja a menetíró készüléket; mivel e rendelet alkalmazásához és a visszaélések megelőzéséhez hasznos lenne, ha a gépjárművezetők megkaphatnák szolgálati beosztásuk kivonatait, amennyiben arra igényt tartanak;

mivel a hatékony ellenőrzés érdekében kívánatos, hogy a menetrend szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatások, bizonyos határ menti szolgáltatások kivételével, a továbbiakban ne mentesüljenek a menetíró készülék felszerelésének és használatának kötelezettsége alól;

mivel kívánatos hangsúlyozni e rendelet munkáltatók és gépjárművezetők általi betartásának fontosságát és szükségességét;

mivel a Bizottságnak figyelemmel kell kísérnie a tagállami helyzet alakulását, és kétévenként jelentést kell benyújtania a Tanácsnak és a Közgyűlésnek a szabályok alkalmazásáról;

mivel e rendelet alkalmazásának és ellenőrzésének érdekében célszerű, hogy a tagállamok támogassák egymást,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. SZAKASZ

Fogalommeghatározások

1. cikk

E rendelet alkalmazásában:

1. „közúti fuvarozás”: személyszállításra vagy áru fuvarozásra használt megakott vagy üres jármű közforgalmú közutakon megtett útja;

2. „járművek”: bármilyen gépjármű, vontató, pótkocsi és félpótkocsi az alábbi meghatározások szerint:
 - a) „gépjármű”: bármilyen mechanikusan önjáró, közutakon közlekedő jármű, amely nem sínen futó jármű, és amelyet rendszerint személyszállításra vagy áru fuvarozásra használnak;
 - b) „vontató”: bármilyen mechanikusan önjáró, közutakon közlekedő jármű, amely nem sínen futó jármű, és amelyet kifejezetten pótkocsik, félpótkocsik, felszerelések és gépek húzására, tolására vagy mozgatására terveztek;
 - c) „pótkocsi”: bármilyen olyan jármű, amelyet gépjárműhöz vagy vontatóhoz való kapcsolásra terveztek;
 - d) „félpótkocsi”: bármilyen első tengely nélküli pótkocsi, amelyet a gépjárművel úgy kapcsolnak össze, hogy tömegének, valamint rakománya tömegének jelentős része a vontatót vagy a gépjárművet terhelje;
3. „gépjárművezető”: az a személy, aki akár csak rövid ideig is vezeti a járművet, vagy aki azért tartózkodik a járművön, hogy szükség esetén átvehesse annak vezetését;
4. „hét”: a hétfő 00.00 óra és vasárnap 24.00 óra közötti időtartam;
5. „pihenőidő”: legalább egyórás megszakítás nélküli időtartam, amely alatt a gépjárművezető szabadon rendelkezhet idejével;
6. „megengedett legnagyobb tömeg”: a teljesen megrakott jármű engedélyezett legnagyobb üzemi tömege;
7. „menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások”: a távolsági autóbusszal és autóbusszal történő nemzetközi személyszállításra vonatkozó közös szabályok bevezetéséről szóló 1966. július 28-i 117/66/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 1. cikkében meghatározott belföldi és nemzetközi szolgáltatások.

II. SZAKASZ

Hatály

2. cikk

(1) E rendelet hatálya az 1. cikk (1) bekezdésében meghatározott közúti fuvarozásra terjed ki, a Közösségen belül.

(2) E szabályok helyett a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodást (AETR) kell alkalmazni olyan nemzetközi közúti fuvarozási műveletek esetében:

- amelyek kiindulási és/vagy célországa olyan harmadik ország, amely a megállapodásban szerződő fél, vagy amelyek áthaladnak ilyen országon, a teljes úton, valahányszor e

tevékenységeket egy tagállamban vagy az említett harmadik országok egyikében bejegyzett járművekkel végzik,

- amelyek kiindulási és/vagy célországa olyan harmadik ország, amely a megállapodásban nem szerződő fél, a Közösségen belül megtett úton, valahányszor e tevékenységeket az említett országok egyikében bejegyzett járművekkel végzik.

3. cikk

A Közösség tárgyalásokat folytat harmadik országokkal, amennyiben ez a rendelet végrehajtása érdekében szükséges.

4. cikk

A rendelet hatálya nem terjed ki a következő járművekkel végzett fuvarozásokra:

1. olyan, áru fuvarozásra használt járművek, amelyek megengedett legnagyobb tömege pótkocsival vagy félpótkocsival együtt nem haladja meg a 3,5 tonnát;
2. olyan, személyszállításra használt járművek, amelyek felépítésük és felszereltségük alapján a gépjárművezetővel együtt legfeljebb kilenc személy szállítására alkalmasak, és e célra rendelték;
3. menetrend szerinti személyszállításra használt járművek, amelyeknek menetrend szerinti útvonala az 50 kilométert nem haladja meg;
4. olyan járművek, amelyek megengedett legnagyobb sebessége nem haladja meg a 30 kilométer/órát;
5. a fegyveres szolgálatok, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők által használt vagy ellenőrzésük alatt álló járművek;
6. szennyvízelvezetéssel, árvízvédelemmel, víz-, gáz- és áramszolgáltatással, közutak fenntartásával és ellenőrzésével, hulladékgyűjtéssel, távirat- és telefonszolgáltatással, postai küldemények fuvarozásával, rádió- és televíziós sugárzás, továbbá rádió- és televízióadók vagy -vevők bemérésével kapcsolatban használt járművek;
7. veszélyhelyzetben vagy mentési műveletekben használt járművek;
8. orvosi célra használt különleges járművek;
9. cirkusz és vidámpark felszerelését szállító járművek;
10. különleges üzemzavar-elhárító járművek;
11. műszaki fejlesztési, javítási vagy karbantartási célú közúti vizsgálatoknak alávetett járművek, továbbá forgalomba még nem helyezett új vagy felújított járművek;
12. személyes felhasználásra szánt áruk nem kereskedelmi jellegű szállítására használt járművek;
13. mezőgazdasági üzemekből tejgyűjtésre, valamint a tejtartályok vagy állati takarmányozásra szánt tejtermékek mezőgazdasági üzemekbe történő fuvarozására használt járművek.

⁽¹⁾ HL 147., 1966.8.9., 2688/66. o.

III. SZAKASZ

Személyzet

5. cikk

(1) Az árufuvarozást végző gépjárművezetők minimális életkora:

a) az esetleges pótkocsikkal vagy félpótkocsikkal együtt legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb tömegű járművek esetében 18 év;

b) egyéb járművek esetében:

- 21 év, vagy
- 18 év, feltéve hogy az érintett személy egy tagállam által elismert olyan szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezik, amely igazolja a közúti árufuvarozásra szánt járművek vezetői számára tartott tanfolyam elvégzését, összhangban a közúti fuvarozást végző gépjárművezetők minimális képzettségi szintjére vonatkozó közösségi szabályokkal.

(2) Személyszállítást végző gépjárművezetők minimális életkora a betöltött 21. életév.

Azoknak a gépjárművezetőknek, akik a gépjármű szokásos telephelyétől számított 50 kilométeres körzetet meghaladó útvonalon végeznek személyszállítást, az alábbi feltételek egyikét is teljesíteniük kell:

- a) legalább egy évig vezettek olyan árufuvarozó gépjárművet, amelynek megengedett legnagyobb tömege a 3,5 tonnát meghaladja;
- b) legalább egy évig vezettek személyszállító gépjárművet a jármű rendes telephelyétől számított 50 km-es körzetben, vagy a rendelet hatálya alá nem tartozó, másfajta személyszállítási szolgáltatásokat végeztek, feltéve hogy az illetékes hatóság úgy véli, hogy e tevékenységek során megszerezték a szükséges gyakorlatot;
- c) rendelkeznek egy tagállam által elismert olyan szakmai alkalmassági bizonyítvánnyal, amely igazolja a közúti személyszállításra szánt járművek vezetői számára tartott tanfolyam elvégzését, összhangban a közúti fuvarozást végző gépjárművezetők minimális képzettségi szintjére vonatkozó közösségi szabályokkal.

(3) A kocsikísérők és a jegyvizsgálók minimális életkora 18 év.

(4) A (2) bekezdés második albekezdése a), b) és c) pontjaiban megállapított feltételek nem vonatkoznak a személyszállítást végző gépjárművezetőkre, amennyiben 1970. október 1-jét megelőzően legalább egy évig folytatták ezt a foglalkozást.

(5) A jármű rendes telephelyétől számított 50 km-es körzetben végzett belföldi fuvarozás esetében, beleértve azokat a helyi közigazgatási területeket is, amelyek központja a körzetben található, a tagállamok a kocsikísérők minimális életkorát 16 évre csökkenthetik, feltéve hogy ennek szakmai képzés a célja, és érvényesülnek a foglalkoztatásra vonatkozó nemzeti jogszabályaikban megállapított korlátozások.

IV. SZAKASZ

Vezetési idő

6. cikk

(1) A vezetési idő tartama két napi pihenőidő vagy egy napi pihenőidő és egy heti pihenőidő között (a továbbiakban: napi vezetési idő) nem haladhatja meg a kilenc órát. Ezt heti két alkalommal tíz órára meg lehet hosszabbítani.

A gépjárművezető legfeljebb hatnapi vezetési időt követően a 8. cikk (3) bekezdése szerinti heti pihenőidőt köteles beiktatni.

A heti pihenőidőt a hatodik nap végéig el lehet halasztani, feltéve hogy a hat nap alatt a teljes vezetési idő nem haladja meg a hatnapi vezetési időnek megfelelő maximális időtartamot.

Nem menetrend szerinti nemzetközi személyfuvarozás esetében a második és harmadik albekezdésben a „hat” és „hatodik” szavakat „tizenkettő” és „tizenkettedik” szavakkal kell helyettesíteni.

A tagállamok saját területükön az előző albekezdés alkalmazását kiterjeszthetik a nem menetrend szerinti, belföldi személyszállítási szolgáltatásokra.

(2) A vezetési idő teljes tartama bármely két egymást követő hét alatt nem haladhatja meg a 90 órát.

V. SZAKASZ

Megszakítások és pihenőidők

7. cikk

(1) Négy és fél óra vezetési idő után a gépjárművezető legalább 45 perces megszakítást köteles tartani, kivéve ha a pihenőidőt kezdi meg.

(2) Ez a megszakítás helyettesíthető a vezetési idő során eloszló vagy közvetlenül ezen időt követő, legalább 15 perces megszakításokkal oly módon, hogy az (1) bekezdés rendelkezései teljesüljenek.

(3) Az (1) bekezdéstől eltérően, menetrend szerinti belföldi személyszállítás esetén a tagállamok legfeljebb 4 órás vezetési időt követően legalább 30 perces megszakítást írhatnak elő. Ilyen eltérések kizárólag akkor ítélték meg, ha a vezetés 30 percet meghaladó megszakításai fenntarthatnák a városi forgalmat, illetve ha a gépjárművezetőknek négy és fél órás vezetési idő alatt nincs lehetőségük 15 perces megszakítást tartani a 30 perces megszakítás előtt.

(4) E megszakítások alatt a gépjárművezető nem végezhet más munkát. E cikk alkalmazásában a várakozási idő és egy mozgó járművön, kompon, vagy vonaton töltött, nem vezetésre fordított idő nem minősül „egyéb munkának”.

(5) Az e cikknek megfelelően beiktatott megszakítások nem minősülnek napi pihenőidőnek.

8. cikk

(1) A gépjárművezetőnek minden 24 órás időszakban legalább 11 óra egybefüggő napi pihenőidőt kell tartania, ami hetente legfeljebb három alkalommal legalább kilenc egybefüggő órára csökkenthető, feltéve hogy a következő hét végéig ezzel egyenértékű pihenőidőt biztosítanak számára.

Azokon a napokon, amikor a pihenőidőt nem csökkentik le az első albekezdés szerint, a pihenőidő a 24 órás időszak alatt két vagy három különálló időszakban vehető igénybe, amelyek közül az egyiknek legalább nyolc egybefüggő órának kell lennie. Ebben az esetben a minimális pihenőidőt legalább 12 órára kell felemlíteni.

(2) Minden olyan 30 órás időszakban, amikor a járművön legalább két gépjárművezető tartózkodik, mindegyik gépjárművezetőnek legalább nyolc óra egybefüggő pihenőidőt kell tartania.

(3) Minden héten az (1) és (2) bekezdésben szereplő pihenőidők egyikét heti pihenőidőként összesen 45 egybefüggő órára meg kell hosszabbítani. Ez a pihenőidő legalább 36 egybefüggő órára csökkenthető, ha azt a gépjárművezető a jármű rendes telephelyén vagy a járművezető állomáshelyén tölti el, vagy legalább 24 egybefüggő órára csökkenthető, ha azt máshol tölti el. Minden csökkentést az adott hetet követő harmadik hét vége előtt egybefüggően eltöltött, azzal egyenértékű pihenőidővel kell kiegyenlíteni.

(4) Az egyik héten kezdődő és a következő héten folytatódó heti pihenőidőt e két hét bármelyikéhez hozzá lehet kapcsolni.

(5) A 6. cikk (1) bekezdésének negyedik és ötödik albekezdései hatálya alá tartozó személyszállítás esetén a heti pihenőidő átvihető a következő hétre, és hozzáadható a második hétre járó heti pihenőidőhöz.

(6) A napi és/vagy heti pihenőidők csökkentésének kompenzációjaként kivett pihenőidőket egy másik, legalább nyolcórás pihenőidőhöz kell csatolni, és ezeket az érintett személy kérésére a jármű telephelyén vagy a gépjárművezető állomáshelyén kell eltölteni.

(7) A napi pihenőidő a járműben is eltölthető, feltéve hogy az hálófülkével ellátott, és parkol.

9. cikk

A 8. cikk (1) bekezdésétől függetlenül, ha egy áru fuvarozást vagy személyszállítást végző gépjárművezető kompon vagy vonaton szállított járművet kísér, a napi pihenőidőt legfeljebb egyszer meg lehet szakítani, ha a következő feltételek teljesülnek:

- biztosítják számára, hogy a napi pihenőidő szárazföldön töltött részét a napi pihenőidő kompedélzetén vagy vonaton töltött része előtt vagy után vegye igénybe,

- a napi pihenőidő két része közötti időszaknak a lehető legrövidebbnek kell lennie, és semmiképpen nem haladhatja meg a berakodás előtt, vagy a kirakodás után az egy órát; a vámolási eljárások a berakodási, illetve a kirakodási műveletek részét képezik,
- a pihenőidő mindkét része alatt egy hálófülke vagy fekvőhely a gépjárművezető rendelkezésére áll.

Az ilyen módon megszakított napi pihenőidőt két órával meg kell hosszabbítani.

VI. SZAKASZ

Egyes fizetési formák tiltása

10. cikk

A munkabérben részesülő gépjárművezetőknek még jutalom vagy bérkiegészítés formájában is tilos a megtett távolság és/vagy a szállított áruk mennyiségétől függő kifizetés, kivéve ha a kifizetés természeténél fogva nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát.

VII. SZAKASZ

Kivételek

11. cikk

A tagállamok az (5)–(8) cikkben megállapítottaknál magasabb minimális és alacsonyabb maximális értékeket írhatnak elő. Mindazonáltal e rendelet rendelkezéseit továbbra is alkalmazni kell az egy másik tagállamban bejegyzett járművel nemzetközi fuvarozást végző gépjárművezetőkre.

12. cikk

A gépjárművezető a személyek, a jármű vagy a rakomány biztonságának megőrzéséhez szükséges mértékben e rendelet rendelkezéseitől eltérhet, ha ezzel nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, és lehetővé teszi megfelelő parkolóhely elérését. A gépjárművezető a menetíró készülék adatrögzítő lapján vagy a szolgálati beosztásában megjelöli a rendelkezésektől való eltérés módját és okát.

13. cikk

(1) A tagállamok mentességeket nyújthatnak saját területükön vagy az érintett tagállam hozzájárulásával egy másik tagállam területén e rendeletnek bármely, az alábbi kategóriák közül egyhez vagy többhöz tartozó járművel történő fuvarozásra vonatkozó rendelkezése alól:

- a) személyszállításra használt járművek, amelyek felépítésük és felszereltségük alapján a járművezetővel együtt legfeljebb 17 személy szállítására alkalmasak, és e célra vannak rendelve;

- b) a közhatóságok által olyan közszolgáltatások nyújtására használt járművek, amelyek nem állnak versenyben a hivatásos közúti fuvarozókkal;
- c) mezőgazdasági, kertészeti, erdőgazdálkodási vagy halászati vállalkozások által a jármű rendes telephelyétől számított 50 km-es körzetben áru fuvarozására használt járművek, ideértve azokat a helyi közigazgatási területeket is, amelyek központja a körzetben található;
- d) nem emberi fogyasztásra szánt állati hulladék fuvarozására használt járművek;
- e) élő állatokat a mezőgazdasági üzemekből a helyi piacokra és onnan visszafelé, vagy a piacokról a helyi vágóhídra szállító járművek;
- f) értékesítő kocsiként a helyi piacokon vagy házhozszállításához, mobil bankügyintézéshez, pénzváltáshoz vagy takarékgületekhez, istentiszteletekhez, könyvek, lemezek vagy kazetták kölcsönzéséhez, kulturális eseményekhez vagy kiállításokhoz használt járművek, amelyeket kifejezetten ilyen célra alakítottak ki;
- g) munkája során a gépjárművezető által használt alanyanyagokat vagy felszereléseket a jármű szokásos telephelyétől számított 50 km-es körzetben szállító járművek, feltéve hogy az adott jármű vezetése nem a gépjárművezető fő tevékenysége, és a mentesség nem befolyásolja hátrányosan a rendelet célkitűzéseit. A tagállamok az ilyen mentességeket egyéni engedélyezéstől tehetik függővé;
- h) azon járművek, amelyek olyan, a 2 300 négyzetkilométert meg nem haladó területű szigeteken közlekednek, amelyek nem kapcsolódnak az ország területének többi részéhez a gépjárműforgalom számára nyitva álló híddal, gázlóval vagy alagúttal;
- i) áru fuvarozásra használt, és a járművön előállított gázzal hajtott, elektromosan meghajtott vagy kormánykapcsolóval felszerelt járművek, feltéve hogy e járműveket a bejegyzés helye szerinti tagállam jogszabályai egyenértékűnek tekintik a benzinnel vagy dízelmotorral meghajtott járművekkel, és megengedett legnagyobb tömegük a pótkocsival vagy félpótkocsival együtt nem haladja meg a 3,5 tonnát;
- j) gépjármű-vezetői engedély megszerzését szolgáló, gépjármű-vezetői oktatásra használt járművek;
- k) kizárólag mezőgazdasági és erdőgazdálkodási munkálatokra használt vontatók.

Az e bekezdés alapján nyújtott mentességekről a tagállamok értesítik a Bizottságot.

(2) A tagállamok a Bizottság jóváhagyása után a kivételes körülmények között végzett fuvarozási műveletekre a rendelet rendelkezései alól mentességeket nyújthatnak, feltéve hogy ezek a mentességek nem veszélyeztetik súlyosan a rendelet célkitűzéseit.

A tagállamok sürgős esetekben legfeljebb 30 napos időtartamra átmeneti mentességet nyújthatnak, amelyről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

Az e rendelet alapján nyújtott mentességekről a Bizottság haladéktalanul értesíti a többi tagállamot.

VIII. SZAKASZ

Ellenőrzési eljárások és büntetések

14. cikk

(1) E rendelet hatálya alá tartozó

- menetrend szerinti belföldi személyszállítási szolgáltatások, és
- olyan menetrend szerinti nemzetközi személyszállítási szolgáltatások, melyek útvonalának végpontjai két tagállam közötti határtól légvonalban 50 kilométeres távolságon belül fekszenek, s amelyek útvonalának hossza nem haladja meg a 100 kilométert,

esetében a vállalkozás szolgáltatási menetrendet és szolgálati beosztást dolgoz ki.

(2) A szolgálati beosztás minden egyes gépjárművezetőre vonatkozóan tartalmazza annak nevét, állomáshelyét és a különböző vezetési időkre, egyéb munkákra és az elérhetőségre vonatkozó előre megállapított ütemtervet.

(3) A szolgálati beosztás a (2) bekezdésben megadott adatokat legalább az aktuális hétre, illetve az azt közvetlenül megelőző és az azt követő hétre tartalmazza.

(4) A szolgálati beosztást a vállalkozás vezetője vagy a képviselőjére meghatalmazott személy írja alá.

(5) Az (1) bekezdésben leírt szolgáltatással megbízott gépjárművezetők maguknál tartják a szolgálati beosztás kivonatát és a szolgáltatási menetrend másolatát.

(6) A szolgálati beosztást a vállalkozás az általa lefedett időszakról számított egy évig őrzi meg. A vállalkozás a beosztásról kivonatot ad azoknak az érintett gépjárművezetőknek, akik ezt kérelmezik.

(7) Ennek a cikknek a hatálya nem terjed ki az olyan járművek vezetőire, amelyeket a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁾ rendelkezéseinek megfelelően használt menetíró készülékekkel szereltek fel.

15. cikk

(1) A vállalkozás úgy szervezi a gépjárművezetők munkáját, hogy a gépjárművezetők meg tudjanak felelni e rendelet és a 3821/85/EGK rendelet megfelelő rendelkezéseinek.

⁽¹⁾ HL L 370., 1985.12.31., 8. o.

(2) A vállalkozás időszakos ellenőrzéseket hajt végre e két rendelet rendelkezéseinek való megfelelés biztosítása érdekében. Amennyiben a vállalkozás szabálysértéseket fedez fel, megteszi a megfelelő lépéseket ezek megismétlődésének megakadályozása céljából.

16. cikk

(1) A Bizottság kétévenként jelentést készít e rendelet tagállamok általi végrehajtásáról, valamint az adott területet érintő fejleményekről. A Bizottság a jelentés által vizsgált kétéves időszak lejártától számított 13 hónapon belül eljuttatja a jelentést a Tanácsnak és a Közgyűlésnek.

(2) A tagállamok kétévenként formanyomtatványon közlik a Bizottsággal a szükséges információkat, hogy ezáltal lehetővé tegyék a Bizottság számára az (1) bekezdésben említett jelentés elkészítését. Ezt az információt legkésőbb a jelentés által vizsgált kétéves időszak lejártát követő szeptember 30-ig kell a Bizottsághoz eljuttatni.

(3) A formanyomtatványt a Bizottság dolgozza ki a tagállamokkal történt konzultációt követően.

17. cikk

(1) A tagállamok kellő időben és a Bizottsággal történt konzultációt követően elfogadják azokat a törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseket, amelyek e rendelet végrehajtásához szükségesek.

Az ilyen rendelkezések kiterjednek többek között az ellenőrzés megszervezésére, eljárásaira és eszközeire, valamint a szabálysértések esetén kiszabott büntetésekre.

(2) A tagállamok segítik egymást e rendelet alkalmazásában és betartásának ellenőrzésében.

(3) E kölcsönös segítségnyújtás keretében a tagállamok illetékes hatóságai rendszeresen megküldik egymásnak az alábbiakkal kapcsolatos rendelkezésre álló információkat:

- e rendelet nem belföldi lakosok általi megsértései, valamint az ilyen szabálysértésekre kirótt büntetések,
- egy tagállam által a belföldi lakosaira más tagállamokban elkövetett, ilyen szabálysértésekre kirótt büntetések.

IX. SZAKASZ

Záró rendelkezések

18. cikk

(1) Az 543/69/EGK rendelet hatályát veszti.

Azonban:

- az említett rendelet 4. cikkét 1989. december 31-ig továbbra is alkalmazni kell az közhatóságok által olyan közszolgáltatások nyújtására használt járművek esetén, amelyek nem állnak versenyben a kereskedelmi fuvarozási vállalkozásokkal, továbbá a kizárólag helyi mezőgazdasági és erdőgazdálkodási munkálatokra használt vontatókra. A tagállamok elrendelhetik, hogy területükön e rendeletet az ilyen belföldi fuvarozási tevékenységekre egy korábbi időponttól kell alkalmazni,
- az említett rendelet 15. cikkét 1989. december 31-ig továbbra is alkalmazni kell a menetrend szerinti nemzetközi személyszállítást végző járművekre és azok vezetőire, amennyiben ezek járművek nincsenek felszerelve a 3821/85/EGK rendeletben előírtak szerint használt menetíró készülékkel.

(2) Az (1) bekezdés által hatályon kívül helyezett rendeletre történő hivatkozásokat e rendeletre való hivatkozásokként kell érteni.

19. cikk

Ez a rendelet 1986. szeptember 29-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 1985. december 20-án.

a Tanács részéről

az elnök

R. KRIEPS