

31985R3820

L 370/1

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

31.12.1985

REGULAMENTUL (CEE) NR. 3820/85 AL CONSILIULUI
din 20 decembrie 1985
de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene și, în special, articolul 75 al acesteia,

având în vedere Decizia Consiliului din 13 mai 1965 privind armonizarea anumitor dispoziții cu incidență asupra concurenței în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căile navigabile interioare ⁽¹⁾ și, în special, secțiunea III a acesteia,

având în vedere propunerea Comisiei ⁽²⁾,

având în vedere avizul Adunării parlamentare ⁽³⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ⁽⁴⁾,

întrucât, în domeniul transportului rutier, dispozițiile comunitare în domeniul social sunt stabilite prin Regulamentul (CEE) nr. 543/69 ⁽⁵⁾, modificat ultima dată de Regulamentul (CEE) nr. 2829/77 ⁽⁶⁾; întrucât aceste dispoziții vizează armonizarea condițiilor de concurență între modurile de transport interior, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și îmbunătățirea condițiilor de muncă și a siguranței rutiere; întrucât progresul realizat în aceste domenii trebuie să fie asigurat și continuat; întrucât este, însă, necesar ca dispozițiile regulamentului menționat să devină mai flexibile, fără ca obiectivelor acestora să le fie adusă atingere;

întrucât, ținând seama de modificările formulate în continuare, toate dispozițiile relevante ar trebui să fie reunite, pentru o mai mare claritate, într-un singur text și, în consecință, Regulamentul (CEE) nr. 543/69 trebuie abrogat; întrucât, însă, exceptările prevăzute la articolul 4 pentru anumite vehicule și dispozițiile articolului 15 referitoare la anumite transporturi de pasageri trebuie menținute în vigoare pe o anumită perioadă de timp;

întrucât dispozițiile prezentului regulament referitoare la condițiile de muncă nu pot să aducă atingere dreptului partenerilor sociali de a prevedea în cadrul contractelor colective de muncă sau în alt mod dispoziții mai favorabile lucrătorilor; întrucât, nu numai pentru a promova progresul social, dar și pentru a îmbunătăți siguranța rutieră fiecare stat membru trebuie să-și păstreze dreptul de a adopta anumite măsuri corespunzătoare;

întrucât, având în vedere reducerea numărului de însoțitori de bord și încasatori, nu mai este necesar să se reglementeze perioadele de repaus ale membrilor echipajului, cu excepția conducătorului auto;

întrucât înlocuirea săptămânii flexibile cu săptămâna fixă ar permite conducătorilor auto să-și organizeze mai ușor munca și ar îmbunătăți controlul acestora;

întrucât este necesară definirea unui sistem aplicabil transporturilor rutiere internaționale spre sau dinspre o țară terță sau între două țări cu tranzitarea teritoriului unui stat membru; întrucât acestor transporturi trebuie să li se aplice dispozițiile Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) din 1 iulie 1970; întrucât, în cazul vehiculelor înmatriculate într-un stat care nu este parte contractantă la AETR, aceste dispoziții nu se aplică decât acelei părți din călătorie care se efectuează în cadrul Comunității;

întrucât, deoarece obiectul acordului AETR intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament, competența de a negocia și încheia acest acord revine Comunității; întrucât, însă, circumstanțele speciale în care au avut loc negocierile AETR justifică, cu titlu de excepție, o procedură prin care statele membre ale Comunității să depună, în mod individual, instrumentele de ratificare sau aderare în cadrul unei acțiuni concertate, acționând, cu toate acestea, în interesul și în numele Comunității;

întrucât, pentru a asigura supremația dreptului comunitar în transporturile intracomunitare, statele membre trebuie să prevadă o rezervă la depunerea instrumentelor lor de ratificare sau aderare conform căreia transporturile internaționale între state membre nu trebuie să fie considerate transporturi internaționale în sensul acordului;

⁽¹⁾ JO 88, 24.5.1965, p. 1500/65.

⁽²⁾ JO C 100, 12.4.1984, p. 3 și JO C 223, 3.9.1985, p. 5.

⁽³⁾ JO C 122, 20.5.1985, p. 168.

⁽⁴⁾ JO C 104, 25.4.1985, p. 4 și JO C 303, 25.11.1985, p. 29.

⁽⁵⁾ JO L 77, 29.3.1969, p. 49.

⁽⁶⁾ JO L 334, 24.12.1977, p. 1.

întrucât posibilitățile prevăzute în însuși textul acordului ca părțile contractante să încheie acorduri bilaterale care să constituie derogări de la acordul menționat, în ceea ce privește traficul în zona de frontieră și traficul de tranzit, intră, în principiu, în competența Comunității;

întrucât, dacă o modificare a reglementărilor interne ale Comunității în domeniul în cauză necesită o modificare corespunzătoare a acordului, statele membre întreprind un demers comun pentru ca această modificare să fie adusă acordului în conformitate cu procedura prevăzută în acesta;

întrucât anumite transporturi pot fi exceptate de la aplicarea prezentului regulament;

întrucât este oportun să se completeze și să se clarifice anumite definiții și să se actualizeze anumite dispoziții, în special în ce privește excepțiile prevăzute pentru anumite categorii de vehicule;

întrucât este oportun să se prevadă dispoziții privind vârsta minimă a conducătorilor auto angajați în transportul de mărfuri sau de pasageri – ținând seama de anumite cerințe de formare profesională – precum și vârsta minimă a însoțitorilor de bord și a încasatorilor; întrucât, în scopul formării profesionale, statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a reduce vârsta minimă aprobată pentru însoțitorii de bord la 16 ani;

întrucât, în ceea ce privește perioadele de conducere, este oportun să se limiteze durata continuă de conducere și durata zilnică de conducere, fără a se aduce însă atingere reglementărilor naționale care obligă conducătorii să conducă vehiculul numai atât timp cât sunt în măsură să facă acest lucru în deplină siguranță;

întrucât o prelungire a duratei zilnice de conducere, însoțită de o scurtare a duratei de conducere pe o perioadă de două săptămâni, este de natură să ușureze gestionarea întreprinderilor de transport și să contribuie la progresul social;

întrucât dispozițiile privind întreruperile perioadei de conducere a vehiculului trebuie adaptate ca urmare a prelungirii duratei zilnice de conducere;

întrucât, în ceea ce privește perioadele de repaus, este oportun să se stabilească durata minimă și alte condiții care reglementează perioadele zilnice și săptămânale de repaus ale membrilor echipajului;

întrucât derularea călătoriilor ar fi facilitată în cazul în care conducătorul auto ar avea posibilitatea să fracționeze perioada zilnică de repaus, în special evitând să fie obligat să ia masa și să se cazeze în același loc;

întrucât prelungirea perioadelor de repaus săptămânale este benefică progresului social și siguranței rutiere, permițându-se, totodată, reducerea acestor perioade, cu condiția ca fracțiunile din perioadele de repaus care nu au fost folosite să poată fi compensate de către conducătorul auto, într-un loc la alegerea sa și într-un termen stabil;

întrucât numeroase transporturi rutiere în interiorul Comunității implică transportul cu feribotul sau pe calea ferată pe o porțiune a călătoriei; întrucât este necesar, prin urmare, ca în reglementări să fie prevăzute dispoziții privind perioadele de repaus și pauzele zilnice adecvate acestor transporturi;

întrucât, în interesul asigurării siguranței circulației rutiere, primele acordate în funcție de distanța parcursă și tonajul transportat, care ar putea să pericliteze siguranța rutieră, trebuie interzise;

întrucât este oportun să se prevadă posibilitatea derogării de la prezentul regulament pentru anumite transporturi naționale cu caracteristici speciale; întrucât, în caz de derogare, statele membre trebuie să se asigure că nivelul de protecție socială și cel de siguranță rutieră nu sunt periclitate;

întrucât, dată fiind natura specifică a transportului de pasageri, este justificată o redefinire a categoriei de vehicule pe care statele membre le pot excepta de la aplicarea regulamentului în domeniul transporturilor naționale;

întrucât statele membre trebuie să aibă posibilitatea, cu autorizare din partea Comisiei, să acorde derogări de la dispozițiile regulamentului în situații excepționale; întrucât, în cazuri urgente, trebuie să existe posibilitatea acordării acestor derogări pe o perioadă limitată de timp fără nici o autorizare prealabilă din partea Comisiei;

întrucât, în cazul conducătorilor de vehicule utilizate pentru servicii regulate de pasageri, o copie a orarului și un extras din registrul de sarcini al întreprinderii pot înlocui echipamentul de control; întrucât ar fi util, în vederea aplicării prezentului regulament și a prevenirii abuzurilor, să se înmâneze conducătorilor auto, la cerere, extrase din registrele lor de sarcini;

întrucât este oportun, pentru un control eficient, ca transporturile internaționale regulate de pasageri, cu excepția anumitor servicii în zona de frontieră, să nu mai beneficieze de exceptarea de la obligația de a instala și utiliza echipamentul de control;

întrucât este oportun să se sublinieze importanța și necesitatea respectării prezentului regulament de către angajatori și de către conducătorii auto;

întrucât Comisia trebuie să urmărească evoluția situației în statele membre și să prezinte Consiliului și Adunării un raport privind punerea în aplicare a prezentului regulament la fiecare doi ani;

întrucât, în vederea punerii în aplicare a prezentului regulament și a verificării modului de respectare a acestuia, este util ca statele membre să-și acorde reciproc asistență,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

SECȚIUNEA I

Definiții

Articolul 1

În sensul prezentului regulament:

1. „transport rutier” înseamnă orice deplasare efectuată pe drumurile deschise utilizării publice de către un vehicul, gol sau încărcat, folosit pentru transportul pasagerilor sau al mărfurilor;

2. „vehicule” înseamnă autovehicule, tractoare, remorci și semi-remorci, definite după cum urmează:
- prin „autovehicul” se înțelege orice vehicul prevăzut cu un sistem mecanic de autopropulsie care circulă pe un drum, altul decât cel care se deplasează pe șine, și care este utilizat în mod normal pentru transportul de pasageri sau de mărfuri;
 - prin „tractor” se înțelege orice vehicul prevăzut cu un sistem mecanic de autopropulsie care circulă pe un drum, altul decât cel care se deplasează pe șine, și care este proiectat în mod special pentru a trage, împinge sau acționa remorci, semiremorci, utilaje sau mașini;
 - prin „remorcă” se înțelege orice vehicul proiectat pentru a fi cuplat la un autovehicul sau la un tractor;
 - prin „semiremorcă” se înțelege o remorcă fără osia din față, cuplată astfel încât o parte substanțială din greutatea sa și din cea a încărcăturii sale să fie suportată de tractor sau de autovehicul;
3. „conducător auto” înseamnă orice persoană care conduce vehiculul, chiar și pentru o scurtă perioadă de timp, sau care se află la bordul vehiculului pentru a-l putea conduce, dacă este cazul;
4. „săptămână” înseamnă perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;
5. „repaus” înseamnă o perioadă neîntreruptă de cel puțin o oră în cursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său;
6. „masa maximă admisibilă” înseamnă masa maximă autorizată de operare a vehiculului complet încărcat;
7. „servicii regulate de transport pasageri” înseamnă servicii de transport naționale și internaționale, după cum sunt definite în articolul 1 din Regulamentul nr. 117/66/CEE al Consiliului din 28 iulie 1966 privind introducerea de reguli comune pentru transportul internațional de pasageri cu autocarul și cu autobuzul ⁽¹⁾.

SECȚIUNEA II

Domeniu de aplicare

Articolul 2

- (1) Prezentul regulament se aplică transporturilor rutiere, astfel cum sunt definite în articolul 1 alineatul (1), în cadrul Comunității.
- (2) Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) se aplică, în locul prezentelor norme, transporturilor rutiere internaționale:
- efectuate spre și dinspre țări terțe care sunt părți contractante la acord sau în tranzit prin aceste țări, pe tot parcursul călătoriei, dacă aceste transporturi sunt efectuate de vehicule

înmatriculate într-un stat membru sau într-una din țările terțe menționate;

- efectuate spre și dinspre o țară terță care nu este parte contractantă la acord în cazul oricărei călătorii efectuate în cadrul Comunității, dacă aceste transporturi sunt efectuate de vehicule înmatriculate într-una din aceste țări.

Articolul 3

Comunitatea angajează cu țările terțe negocierile care se vor dovedi necesare pentru aplicarea prezentului regulament.

Articolul 4

Prezentul regulament nu se aplică transporturilor efectuate de:

- vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri a căror masă maximă admisibilă, inclusiv cea a remorcii sau a semiremorcii, nu depășește 3,5 tone;
- vehicule utilizate pentru transportul de pasageri care, din punct de vedere al construcției și al echipamentelor, pot transporta cel mult nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și sunt destinate acestui scop;
- vehicule utilizate pentru transportul de pasageri prin servicii regulate, traseul acestui serviciu nedepășind 50 km;
- vehicule cu o viteză maximă admisibilă care nu depășește 30 km/h;
- vehicule utilizate de serviciile forțelor armate, protecției civile, pompierilor și forțelor responsabile cu menținerea ordinii publice sau aflate sub controlul acestora;
- vehicule utilizate de serviciile de canalizare, protecție împotriva inundațiilor, apă, gaze și electricitate, întreținerea și controlul drumurilor principale, colectarea și depozitarea deșeurilor menajere, de serviciile de telegraf și telefon, de transport al efectelor poștale, pentru transmisiuni de radio și televiziune și pentru detectarea emițătorilor sau receptorilor de radio sau televiziune;
- vehicule utilizate în situații de urgență sau în operațiuni de salvare;
- vehicule specializate folosite în scopuri medicale;
- vehicule pentru transportul echipamentelor de circ și parcuri de distracție;
- vehicule specializate pentru depanări;
- vehicule de încercări rutiere pentru dezvoltare tehnologică, reparații sau întreținere, precum și vehicule noi sau transformate care nu au fost puse încă în circulație;
- vehicule utilizate pentru transporturi necomerciale de bunuri pentru uz personal;
- vehicule utilizate pentru colectarea laptelui de la ferme și pentru returnarea la ferme a bidoanelor de lapte sau a produselor lactate destinate hrănirii animalelor.

⁽¹⁾ JO 147, 9.8.1966, p. 2688/66.

SECȚIUNEA III

Echipaje*Articolul 5*

(1) Vârsta minimă a conducătorilor auto angajați în transportul de mărfuri se stabilește după cum urmează:

- (a) 18 ani, pentru vehicule, inclusiv, după caz, remorci sau semi-remorci, având o masă maximă admisibilă care nu depășește 7,5 tone;
- (b) pentru alte vehicule:
 - 21 de ani sau
 - 18 ani, cu condiția ca persoana respectivă să posede un certificat de formare profesională recunoscut de unul dintre statele membre, care să confirme că acesta a absolvit un curs de formare profesională pentru conducători de vehicule destinate transportului rutier de mărfuri, în conformitate cu regulile comunitare privind nivelul minim de formare profesională pentru conducătorii auto din domeniul transportului rutier.

(2) Orice conducător auto angajat în transportul de pasageri trebuie să aibă vârsta de cel puțin 21 de ani.

Conducătorul auto angajat în transportul de pasageri pe trasee care depășesc o rază de 50 km de la baza normală de staționare a vehiculului trebuie, de asemenea, să îndeplinească una din următoarele condiții:

- (a) trebuie să fi lucrat cel puțin un an în domeniul transportului de mărfuri în calitate de conducător de vehicule cu o greutate maximă admisibilă mai mare de 3,5 tone;
 - (b) trebuie să fi lucrat cel puțin un an în calitate de conducător de vehicule utilizate pentru servicii de transport de pasageri pe trasee cu o rază de cel mult 50 km de la baza normală de staționare a vehiculului sau pentru alte tipuri de servicii de transport de pasageri care nu intră sub incidența prezentului regulament, cu condiția ca autoritatea competentă să considere că astfel a dobândit experiența necesară;
 - (c) trebuie să posede un certificat de formare profesională recunoscut de unul dintre statele membre, care să confirme că acesta a absolvit un curs de formare profesională pentru conducători de vehicule destinate transportului rutier de pasageri, în conformitate cu regulile comunitare privind nivelul minim de formare profesională pentru conducătorii de vehicule de transport rutier.
- (3) Vârsta minimă a însoțitorilor de bord și a încasatorilor este de 18 ani.
- (4) Un conducător auto angajat în transportul de pasageri nu face obiectul condițiilor prevăzute la alineatul (2) al doilea paragraf literele (a) - (c) dacă și-a desfășurat activitatea timp de cel puțin un an înainte de 1 octombrie 1970.

(5) Pentru operațiunile de transport național efectuate pe o rază de 50 km de la baza de staționare a vehiculului, inclusiv unitățile administrative locale ale căror centre se află pe această rază, statele membre pot reduce vârsta minimă a însoțitorilor la 16 ani, cu condiția ca aceasta să aibă ca scop formarea profesională și să se

încadreze în limitele impuse de dispozițiile de drept intern privind ocuparea forței de muncă.

SECȚIUNEA IV

Perioade de conducere a vehiculului*Articolul 6*

(1) Durata de conducere cuprinsă între două perioade zilnice de repaus sau între o perioadă zilnică de repaus și o perioadă săptămânală de repaus, denumită în continuare „perioada zilnică de conducere”, nu trebuie să depășească nouă ore. Aceasta poate fi prelungită la zece ore de două ori pe săptămână.

După maximum șase perioade zilnice de conducere, conducătorul auto trebuie să ia o perioadă săptămânală de repaus, astfel cum este definită în articolul 8 alineatul (3).

Perioada de repaus săptămânală poate fi amânată până la sfârșitul celei de-a șasea zile, dacă durata totală de conducere pe parcursul celor șase zile nu depășește durata maximă corespunzătoare a șase perioade zilnice de conducere.

În cazul transporturilor internaționale de pasageri, altele decât cele derulate prin servicii regulate, cuvintele „șase” și „a șasea” din al doilea și al treilea paragraf se înlocuiesc cu „douăsprezece” și respectiv „a douăsprezecea”.

Statele membre pot extinde aplicarea paragrafului anterior la transporturile naționale de pasageri de pe teritoriile lor, altele decât serviciile regulate.

(2) Durata totală de conducere nu trebuie să depășească 90 de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.

SECȚIUNEA V

Pauze și perioade de repaus*Articolul 7*

(1) După patru ore și jumătate de condus, conducătorul trebuie să facă o pauză de cel puțin 45 de minute, exceptând cazul în care își începe o perioadă de repaus.

(2) Această pauză poate fi înlocuită cu pauze de cel puțin 15 minute fiecare, intercalate în perioada de conducere sau imediat după această perioadă, astfel încât să respecte dispozițiile alineatului (1).

(3) Prin derogare de la alineatul (1), în cazul transporturilor naționale de pasageri prin servicii regulate, statele membre pot stabili ca pauza minimă să nu fie mai mică de 30 de minute după o perioadă de conducere de cel mult patru ore. Această derogare poate fi acordată doar în cazul în care pauzele de conducere mai mari de 30 minute ar putea stânjeni desfășurarea traficului în mediul urban și în cazurile în care nu este posibil ca respectivul conducător să ia o pauză de 15 minute în cadrul celor patru ore și jumătate de conducere care preced pauza de 30 minute.

(4) În timpul acestor pauze, conducătorul nu poate efectua nici o altă muncă. În sensul prezentului articol, timpul de așteptare și timpul nealocat conducerii petrecut într-un vehicul în mișcare, pe un feribot sau în tren nu se consideră „altă muncă”.

(5) Pauzele efectuate în baza prezentului articol nu pot fi considerate perioade zilnice de repaus.

Articolul 8

(1) Pe parcursul fiecărei perioade de 24 ore, conducătorul beneficiază de o perioadă zilnică de repaus de cel puțin 11 ore consecutive, care poate fi redusă la minimum 9 ore consecutive cel mult de trei ori pe săptămână, cu condiția ca o perioadă echivalentă de repaus să fie acordată în compensație înainte de sfârșitul săptămânii următoare.

În zilele în care perioada de repaus nu se reduce conform primului paragraf, aceasta poate fi luată în două sau trei perioade separate în cursul perioadei de 24 ore, una dintre acestea trebuind să fie de cel puțin 8 ore consecutive. În acest caz, durata minimă a perioadei de repaus se mărește la 12 ore.

(2) În cursul fiecărei perioade de 30 de ore în care vehiculul este condus de cel puțin doi conducători auto, fiecare conducător auto beneficiază de o perioadă de repaus de cel puțin opt ore consecutive.

(3) În cursul fiecărei săptămâni, una din perioadele de repaus menționate în alineatele (1) și (2) se prelungește, sub formă de perioadă săptămânală de repaus, la un total de 45 de ore consecutive. Această perioadă de repaus poate fi redusă la minimum 36 de ore consecutive, dacă este luată la locul bazei normale de staționare a vehiculului sau la locul de muncă de bază al conducătorului auto ori la minimum 24 de ore consecutive, dacă se ia în altă parte. Fiecare reducere se compensează cu o perioadă de repaus echivalentă luată în bloc, înainte de sfârșitul celei de-a treia săptămâni care urmează săptămânii în discuție.

(4) O perioadă săptămânală de repaus care începe în cursul unei săptămâni și se continuă în săptămâna următoare poate fi alipită oricăreia din aceste săptămâni.

(5) În cazul transportului de pasageri căruia i se aplică articolul 6 alineatul (1) al patrulea sau al cincilea paragraf, perioada săptămânală de repaus poate fi amânată până în săptămâna următoare celei în care trebuie să se ia perioada de repaus și alipită perioadei săptămânale de repaus aferente acestei a doua săptămâni.

(6) Orice perioadă de repaus luată în compensație pentru reducerea perioadelor zilnice și/sau săptămânale de repaus trebuie alipită unei alte perioade de repaus de cel puțin opt ore și se acordă, la cererea persoanei interesate, la locul de staționare a vehiculului sau la locul de muncă de bază al conducătorului auto.

(7) Perioada zilnică de repaus poate fi luată la bordul vehiculului, dacă acesta este dotat cu cabină de dormit și este în staționare.

Articolul 9

Fără a aduce atingere articolului 8 alineatul (1), dacă un conducător auto, angajat în transportul de mărfuri sau de pasageri, însoțește un vehicul care este transportat cu feribotul sau cu trenul, poate întrerupe perioada zilnică de repaus o singură dată, cu condiția îndeplinirii următoarelor condiții:

— partea din perioada zilnică de repaus petrecută pe pământ trebuie să poată fi luată înainte sau după partea din perioada zilnică de repaus luată la bordul feribotului sau al trenului;

— perioada dintre cele două părți ale perioadei zilnice de repaus trebuie să fie cât mai scurtă posibil și nu poate, în nici un caz, să depășească o oră înaintea îmbarcării sau după debarcare, formalitățile vamale fiind incluse în operațiunile de îmbarcare sau debarcare;

— în cursul ambelor porțiuni ale perioadei de repaus conducătorul trebuie să poată avea acces la cabina de dormit sau la o cușetă.

Perioada zilnică de repaus întreruptă în acest mod se prelungește cu două ore.

SECȚIUNEA VI

Interzicerea anumitor tipuri de plăți

Articolul 10

Se interzice remunerarea conducătorilor auto salariați, chiar și sub formă de bonificații sau prime, în funcție de distanțele parcurse și cantitatea de mărfuri transportată, cu excepția cazului în care aceste remunerări nu sunt de natură să pericliteze siguranța rutieră.

SECȚIUNEA VII

Derogări

Articolul 11

Fiecare stat membru poate aplica minime mai ridicate sau maxime mai scăzute decât cele prevăzute la articolele 5 – 8. Cu toate acestea, dispozițiile prezentului regulament continuă să se aplice conducătorilor auto angajați în operațiuni de transport internațional cu vehicule înmatriculate într-un alt stat membru.

Articolul 12

Cu condiția de a nu se periclita prin aceasta siguranța rutieră și pentru a-i da posibilitatea de a ajunge la un loc de oprire corespunzător, conducătorul auto poate deroga de la dispozițiile prezentului regulament în măsura necesară pentru a se asigura siguranța persoanelor, a vehiculului sau a încărcăturii acestuia. Conducătorul auto trebuie să indice natura și cauza derogării de la aceste dispoziții în foaia de înregistrare a echipamentului de control sau în registrul său de sarcini.

Articolul 13

(1) Fiecare stat membru poate acorda derogări pe propriul teritoriu sau, cu acordul statelor interesate, pe teritoriul unui alt stat membru, de la orice dispoziție a prezentului regulament aplicabilă transporturilor efectuate cu un vehicul aparținând uneia sau mai multora din următoarele categorii:

(a) vehicule utilizate pentru transportul de pasageri care, din punct de vedere al construcției și al echipamentelor lor, sunt adecvate pentru transportul a cel mult 17 persoane, inclusiv conducătorul auto, și sunt destinate acestui scop;

- (b) vehicule utilizate de autoritățile publice pentru prestarea de servicii publice care nu concurează cu transportatorii rutieri profesioniști;
- (c) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere sau piscicole, pe o rază de 50 km de la locul bazei normale de staționare a vehiculului, inclusiv unități administrative locale al căror centru este situat pe această rază;
- (d) vehicule utilizate pentru transportul de deșeuri de origine animală sau carcase care nu sunt destinate consumului uman;
- (e) vehicule utilizate pentru transportul de animale vii de la ferme la piețele locale și viceversa sau de la piețe la abatoarele locale;
- (f) vehicule utilizate ca puncte de vânzare în piețele locale și pentru vânzarea la domiciliu sau utilizate ca birouri mobile pentru tranzacții bancare, operațiuni de schimb valutar sau de economisire, pentru exercitarea cultului, împrumutul de cărți, discuri sau casete, pentru manifestări culturale sau expoziții și care sunt special echipate în acest scop;
- (g) vehicule care transportă materiale sau echipamente care urmează să fie utilizate de conducătorul auto în activitatea sa, pe o rază de 50 km de la locul bazei normale de staționare a vehiculului, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului și ca derogarea să nu aducă atingere în mod grav obiectivelor regulamentului. Statele membre pot acorda astfel de derogări sub rezerva obținerii unei autorizări individuale;
- (h) vehicule care circulă exclusiv pe insule a căror suprafață nu 2 300 kilometri pătrați și care nu sunt legate de restul teritoriului național de un pod, vad sau tunel deschis circulației autovehiculelor;
- (i) vehicule utilizate pentru transportul de mărfuri, propulsate de gaze produse pe vehicul sau de electricitate sau dotate cu un regulator, în măsura în care aceste vehicule sunt asimilate, în baza legislației statului membru de înmatriculare, vehiculelor propulsate de un motor cu benzină sau cu motorină, a căror masă maximă admisibilă, inclusiv greutatea remorcilor sau semiremorcilor, nu depășește 3,5 tone;
- (j) vehicule utilizate pentru cursurile de școală auto în vederea obținerii unui permis de conducere;
- (k) tractoare utilizate exclusiv pentru lucrări agricole și forestiere.

Statele membre informează Comisia cu privire la derogările acordate în temeiul prezentului alineat.

(2) Statele membre pot deroga, după autorizarea de către Comisie, de la aplicarea dispozițiilor prezentului regulament pentru operațiunile de transport efectuate în situații excepționale, dacă aceste derogări nu aduc atingere în mod grav obiectivelor urmărite prin prezentul regulament.

În cazuri urgente, acestea pot acorda o derogare temporară pe o perioadă de maximum 30 de zile, care sunt notificate imediat Comisiei.

Comisia notifică orice derogare acordată în temeiul prezentului regulament celorlalte state membre.

SECȚIUNEA VIII

Proceduri de control și sancțiuni

Articolul 14

(1) În cazul:

- serviciilor regulate naționale de transport de pasageri și al
- serviciilor regulate internaționale de transport pasageri, ale căror capete de traseu se găsesc la o distanță de până la 50 km în linie dreaptă de la frontiera dintre două state membre și al căror traseu nu depășește 100 km

care fac obiectul prezentului regulament, întreprinderea elaborează un orar și un registru de sarcini.

(2) Registrul de sarcini indică, pentru fiecare conducător auto, numele, locul de muncă de bază al acestuia, precum și orarul fixat în prealabil pentru diferite perioade de conducere, alte activități și perioadele de disponibilitate.

(3) Registrul de sarcini include toate mențiunile prevăzute la alineatul (2) pentru o perioadă minimă care acoperă atât săptămâna în curs, cât și săptămâna care o precedă și cea care o urmează.

(4) Registrul de sarcini este semnat de conducătorul întreprinderii sau de o persoană autorizată să-l reprezinte.

(5) Fiecare conducător auto angajat într-un serviciu prevăzut la alineatul (1) poartă asupra sa un extras din registrul de sarcini și o copie a orarului de serviciu.

(6) Registrul de sarcini este păstrat de întreprindere timp de un an după expirarea perioadei acoperite. Întreprinderea dă un extras din registru conducătorilor auto interesați, la cererea acestora.

(7) Prezentul articol nu se aplică conducătorilor de vehicule dotate cu echipamente de control utilizate în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind echipamentele de control în domeniul transportului rutier ⁽¹⁾.

Articolul 15

(1) Întreprinderea de transport organizează munca conducătorilor auto astfel încât conducătorii auto să aibă posibilitatea să se conformeze dispozițiilor relevante din prezentul regulament și din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

⁽¹⁾ JO L 370, 31.12.1985, p. 8.

(2) Întreprinderea efectuează verificări periodice pentru a se asigura că dispozițiile acestor două regulamente au fost respectate. Dacă se constată încălcări ale dispozițiilor, întreprinderea ia măsurile necesare pentru a se evita repetarea lor.

Articolul 16

(1) Comisia elaborează un raport la fiecare doi ani cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament de către statele membre și cu privire la evoluțiile înregistrate în domeniile în cauză. Comisia transmite raportul Consiliului și Adunării parlamentare în termen de 13 luni de la expirarea perioadei de doi ani la care se referă raportul.

(2) Pentru a permite Comisiei să elaboreze raportul menționat la alineatul (1), statele membre comunică, la fiecare doi ani, informațiile necesare Comisiei, folosind un formular tip. Aceste informații trebuie să parvină Comisiei până cel târziu la data de 30 septembrie după data la care expiră perioada de doi ani la care se referă raportul.

(3) Comisia elaborează formularul tip după consultarea statelor membre.

Articolul 17

(1) Statele membre adoptă, în timp util și după consultarea Comisiei, actele cu putere de lege și actele administrative necesare punerii în aplicare a prezentului regulament.

Aceste acte acoperă, între altele, organizarea, procedura și instrumentele de control, precum și sancțiunile aplicabile în cazul încălcării acestora.

(2) Statele membre își acordă reciproc asistență în vederea aplicării prezentului regulament și a verificării respectării acestuia.

(3) În cadrul acestei asistențe reciproce, autoritățile competente din statele membre își comunică în mod regulat toate informațiile disponibile privind:

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 20 decembrie 1985.

— încălcările prezentului regulament comise de persoanele nerezidente și orice sancțiuni aplicate pentru astfel de încălcări;

— sancțiunile aplicate de un stat membru rezidenților săi pentru astfel de încălcări comise în alte state membre.

SECȚIUNEA IX

Dispoziții finale

Articolul 18

(1) Regulamentul (CEE) nr. 543/69 se abrogă.

Cu toate acestea:

— articolul 4 din regulamentul menționat continuă să se aplice până la 31 decembrie 1989 vehiculelor utilizate de autoritățile publice pentru servicii publice care nu fac concurență întreprinderilor de transport comerciale și tractoarelor utilizate exclusiv pentru munci agricole și forestiere pe plan local. Cu toate acestea, un stat membru poate prevedea că prezentul regulament se va aplica operațiunilor de transport naționale menționate de pe teritoriul său începând cu o dată anterioară;

— articolul 15 din regulamentul menționat continuă să se aplice până la 31 decembrie 1989 vehiculelor și conducătorilor auto angajați în servicii regulate internaționale de transport de pasageri în măsura în care vehiculele folosite pentru aceste servicii nu sunt dotate cu echipamente de control utilizate în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85.

(2) Trimiterile la regulamentul abrogat în conformitate cu alineatul (1) se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

Articolul 19

Prezentul regulament intră în vigoare la 29 septembrie 1986.

Pentru Consiliu

Președintele

R. KRIEPS