

NARIADENIE RADY (EHS) č. 3820/85**z 20. decembra 1985****o zosúladovaní niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy**

RADA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva, najmä na jej článok 75,

so zreteľom na rozhodnutie Rady z 13. mája 1965 o zosúladení niektorých ustanovení, ktoré sa týkajú hospodárskej súťaže v železničnej, cestnej a vnútrozemskej vodnej doprave ⁽¹⁾, najmä na jeho časť III,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽²⁾,

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu ⁽³⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽⁴⁾,

keďže v oblasti cestnej dopravy sú právne predpisy spoločenstva v sociálnej oblasti stanovené v nariadení (EHS) č. 543/69 ⁽⁵⁾, naposledy zmenenom a doplnenom nariadením (EHS) č. 2829/77 ⁽⁶⁾; keďže cieľom týchto právnych predpisov je zosúladenie podmienok hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, hlavne v sektore cestnej dopravy a na zlepšenie pracovných podmienok a bezpečnosti na cestách; keďže treba zaistiť a rozšíriť pokrok v týchto oblastiach; keďže je však potrebné, aby boli ustanovenia nariadenia flexibilnejšie a nenarušovali jeho ciele;

keďže s prihliadnutím na zmeny a doplnky, ktoré sú uvedené ďalej v tomto texte, aby sa veci vyjasnili, majú byť všetky relevantné opatrenia sústredené v jednom texte, v dôsledku toho má byť nariadenie (EHS) č. 543/69 zrušené; keďže však výnimky stanovené v článku 4 pre niektoré vozidlá a ustanovenia článku 15 pre

niektoré operácie osobnej dopravy by mali byť zachované v platnosti v určitom období;

keďže ustanovenia tohto nariadenia, ktoré sa zaoberajú pracovnými podmienkami, sa nesmú dotýkať právomocí sociálnych partnerov v priemysle na stanovenie predpisov, ktoré sú priaznivejšie pre pracovníkov, prostredníctvom kolektívnych zmlúv alebo inak; keďže za účelom podpory nielen sociálneho pokroku, ale aj zvýšenia bezpečnosti na cestách musí mať každý členský štát právo prijať určité vhodné opatrenia;

keďže z dôvodu zníženia počtu spolujazdcov vodičov a sprievodcov nie je viac potrebné upravovať časy odpočinku pre členov osádok iných než je vodič;

keďže nahradenie pohyblivého týždňa pevným týždňom uľahčilo vodičom organizáciu ich práce a zlepšilo kontrolu;

keďže sa určí systém, ktorý sa bude vzťahovať na operácie medzinárodnej cestnej prepravy do alebo z tretích štátov alebo medzi dvoma štátmi pri preprave cez územie členského štátu; keďže ustanovenia Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) z 1. júla 1970 sa majú vzťahovať na tieto dopravné operácie; keďže v prípade vozidiel registrovaných v štáte, ktorý nie je zmluvnou stranou AETR, budú sa tieto opatrenia vzťahovať len na tú časť cesty, ktorá sa uskutoční v rámci spoločenstva;

keďže predmet dohody AETR spadá do poľa pôsobnosti tohto nariadenia, právo rokovať a uzatvárať dohodu má spoločenstvo; keďže zvláštne okolnosti, za ktorých rokovania AETR prebiehajú, oprávňujú na uplatnenie výnimočného postupu, pri ktorom členské štáty spoločenstva ukladajú ratifikačné a prístupové listiny jednotlivu v rámci dohody, pričom však konajú v záujme a v mene spoločenstva;

keďže za účelom zabezpečenia nadradenosti práva spoločenstva v doprave v rámci spoločenstva majú členské štáty pri ukladaní ratifikačných a prístupových listín uplatniť dodatok, podľa ktorého medzinárodná doprava medzi členskými štátmi nie je považovaná za medzinárodnú dopravu v zmysle dohody;

⁽¹⁾ Ú. v. ES 88, 24.5.1965, s. 1500/65.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 100, 12.4.1984, s. 3 a Ú. v. ES C 223, 3.9.1985, s. 5.

⁽³⁾ Ú. v. ES C 122, 20.5.1985, s. 168.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES C 104, 25.4.1985, s. 4 a Ú. v. ES C 303, 25.11.1985 s. 29.

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 77, 29.3.1969, s. 49.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 334, 24.12.1977, s. 1.

keďže možnosti, ktoré sú uvedené v samotnej dohode a týkajú sa bilaterálnych zmlúv medzi zmluvnými stranami, nie sú v súlade s uvedenou dohodou, pokiaľ ide o pohraničnú zónu a tranzitné dopravné činnosti, ktoré sú vecou, ktorá v zásade spadá do právomoci spoločenstva;

keďže si úprava vnútorných pravidiel spoločenstva v predmetnej oblasti vyžaduje zodpovedajúce zmeny a doplnky dohody, členské štáty budú spoločne rokovať, aby takéto zmeny a doplnky dohody dosiahli v súlade s postupom, ktorý je v nej stanovený;

keďže niektoré dopravné operácie môžu byť oslobodené od uplatňovania tohto nariadenia;

keďže je žiaduce doplniť a vysvetliť niektoré definície a aktualizovať niektoré ustanovenia, ktoré sa týkajú najmä výnimiek pre niektoré kategórie vozidiel;

keďže je žiaduce určiť ustanovenia, ktoré sa týkajú minimálneho veku vodičov zamestnaných v preprave tovarov a osôb, pričom treba mať na zreteli určité požiadavky, ktoré sa týkajú odborného výcviku a týkajú sa tiež minimálneho veku spolujazdcov vodiča a sprievodcov; keďže za účelom odborného výcviku musia mať členské štáty možnosť znížiť schválený minimálny vek spolujazdcov vodiča na 16 rokov;

keďže pokiaľ ide o čas jazdy, je žiaduce stanoviť hranice plynulého času jazdy a času jazdy za deň, nie však na úkor akýchkoľvek vnútroštátnych predpisov, podľa ktorých majú vodiči zákaz riadiť vozidlo dlhšie, než je úplne bezpečné;

keďže dlhší jazdný deň a kratší celkový čas jazdy v dvojtýždňovom období pravdepodobne uľahčí organizáciu v dopravných podnikoch a prispeje k sociálnemu pokroku;

keďže ustanovenia o jazdných prestávkach majú byť upravené z dôvodu dlhšieho času jazdy za deň;

keďže pokiaľ ide o čas odpočinku, je žiaduce stanoviť jeho minimálne trvanie a iné podmienky, ktoré určujú denný a týždenný čas odpočinku členov osádky;

keďže jazdy by boli plynulejšie, keby si vodič vedel rozložiť svoj denný čas odpočinku, najmä ak by sa vyhol stravovaniu a ubytovaniu na tom istom mieste;

keďže je užitočné pre sociálny pokrok a pre bezpečnosť na cestách, aby sa predĺžil týždenný čas odpočinku, pričom sa tento čas môže skrátiť za predpokladu, že vodič si môže nahradiť nevyužitý čas svojho odpočinku podľa jeho výberu v rámci daného obdobia;

keďže mnoho druhov cestnej dopravy v rámci spoločenstva zahŕňa prepravu trajektom alebo železničnou dopravou na niektorom úseku cesty; keďže by opatrenia, ktoré sa týkajú denného času odpočinku a prestávok, ktoré sú primerané takýmto druhom dopravy, majú byť ustanovené v predpisoch;

keďže v záujme bezpečnosti na cestách musí byť zakázané platenie prémie za ubehnutú vzdialenosť a/alebo prepravenú tonáž, ktoré môže ohroziť bezpečnosť na cestách;

keďže je žiaduce, aby pre určitú osobitnú vnútroštátnu dopravu boli umožnené výnimky z tohto nariadenia; keďže v prípade výnimiek by členské štáty mali zabezpečiť, aby nebola ohrozená norma sociálnej ochrany a bezpečnosti na cestách;

keďže pri zvláštnom charaktere osobnej dopravy sa má znova definovať kategória vozidiel, ktoré členské štáty môžu oslobodiť od uplatňovania nariadenia v oblasti vnútroštátnej dopravy;

keďže členské štáty sú Komisiou oprávnené udeľovať výnimky z nariadenia vo výnimočných prípadoch; keďže v naliehavých prípadoch by malo byť možné udeľovať tieto výnimky na obmedzený čas bez predchádzajúceho schválenia Komisiou;

keďže v prípade vodičov vozidiel, ktoré sa používajú na pravidelnú osobnú dopravu, môže kópia cestovného poriadku a výťah z podnikového rozpisu služieb nahradiť registračné zariadenie; keďže by to bolo užitočné pre uplatnenie tohto nariadenia a prevenciu voči zneužitiu, aby vodičom, ktorí o to požiadajú, boli odovzdané výťahy z ich rozpisov služieb;

keďže je žiaduce v záujme účinnej kontroly, aby pravidelná medzinárodná osobná doprava s výnimkou určitých pohraničných preprav nebola oslobodená od povinnosti inštalovať a používať záznamové zariadenie;

keďže je žiaduce zdôrazniť význam a potrebu súladu s týmto nariadením zo strany zamestnávateľov a vodičov;

keďže by Komisia mala sledovať, ako sa vyvíja situácia v členských štátoch a predkladať Rade a Európskemu parlamentu správu o uplatňovaní pravidiel každé 2 roky;

keďže, aby toto nariadenie mohlo byť uplatňované a aby táto zhoda mohla byť kontrolovaná, je vhodné, aby si členské štáty navzájom poskytovali pomoc,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

ČASŤ I

Definície

Článok 1

V tomto nariadení:

1. „cestná doprava“ je akákoľvek doprava po verejných komunikáciách vo vozidlách naložených alebo prázdnych, ktoré sa používajú na prepravu cestujúcich alebo tovarov;

2. „vozidlá“ sú motorové vozidlá, ťažné vozidlá, prívesy a návěsy definované nasledovne:
- „motorové vozidlo“: je akékoľvek vozidlo s vlastným mechanickým pohonom, ktoré sa pohybuje po ceste, okrem vozidiel pohybujúcich sa po koľajniciach, ktoré sa bežne používa na prepravu osôb alebo tovarov;
 - „ťažné vozidlo“: je akékoľvek vozidlo s vlastným mechanickým pohonom, ktoré sa pohybuje po ceste, okrem vozidiel pohybujúcich sa po koľajniciach, ktoré je špeciálne určené na ťahanie, tlačenie alebo premiestňovanie prívesov, návěsov, nástrojov alebo strojov;
 - „príves“: je akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu alebo ťažnému vozidlu;
 - „návěs“: je prípojné vozidlo bez prednej nápravy, pripájané takým spôsobom, že podstatnú časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu nesie ťažné alebo motorové vozidlo;
3. „vodič“ je každá osoba, ktorá riadi vozidlo aj krátky čas alebo ktorá sa prepravuje vo vozidle za tým účelom, aby ho mohla riadiť v prípade potreby;
4. „týždeň“ je obdobie od 00.00 hodín v pondelok do 24.00 hodín v nedeľu;
5. „odpočinok“ je každý neprerušovaný čas, ktorý trvá aspoň jednu hodinu, počas ktorej vodič môže voľne disponovať svojím časom;
6. „povolená maximálna hmotnosť“ je maximálna schválená pohotovostná hmotnosť plne naloženého vozidla;
7. „pravidelná osobná doprava“ znamená vnútroštátnu a medzinárodnú dopravu, ako je definovaná v článku 1 nariadenia Rady č. 117/66/EHS z 28. júla 1966 o zavedení spoločných predpisov pre medzinárodnú prepravu osôb autokarom alebo autobusom ⁽¹⁾.

ČASŤ II

Rozsah platnosti

Článok 2

1. Toto nariadenie sa vzťahuje na cestnú dopravu tak, ako je definovaná v článku 1 (1) v rámci spoločenstva.
2. Namiesto terajších pravidiel medzinárodnej cestnej dopravy sa bude uplatňovať Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR):
- do a/alebo z tretích štátov, ktoré sú zmluvnými stranami dohody, alebo pri tranzite cez takéto štáty na celú cestu, keď sa takéto operácie uskutočňujú vozidlami, ktoré sú registrované v členských štátoch alebo v niektorom z uvedených trech štátov,

- do a/alebo z tretieho štátu, ktorý nie je zmluvnou stranou dohody v prípade cesty vykonanej v rámci spoločenstva, kde sa takéto operácie uskutočňujú vozidlami registrovanými v niektorom z týchto štátov.

Článok 3

Spoločenstvo začne rokovať s tretími krajinami, ak to bude potrebné za účelom implementácie tohto nariadenia.

Článok 4

Toto nariadenie sa nevzťahuje na prepravu:

- vozidlami, ktoré sa používajú na prepravu tovarov a maximálna povolená hmotnosť vozidla vrátane prívesu alebo návěsu nepresahuje 3,5 tony;
- vozidlami, ktoré sa používajú na prepravu cestujúcich, ktoré podľa druhu svojej konštrukcie a vybavenia nie sú vhodné na prepravu viac než deviatich osôb vrátane vodiča a sú určené na tento účel;
- vozidlami, ktoré sa používajú na prepravu cestujúcich v pravidelnej doprave, kde dĺžka trasy nepresahuje 50 km;
- vozidlami, ktorých maximálna povolená rýchlosť nepresahuje 30 km za hodinu;
- vozidlami, ktoré sa používajú pri kontrole, alebo sú riadené ozbrojenými silami, civilnou obranou, požiarnymi zbrojmami a silami, ktoré zodpovedajú za udržiavanie verejného poriadku;
- vozidlami, ktoré sa používajú na údržbu a opravu kanalizácie, ochranu pred povodňami, rozvod vody, plynu a elektrickej energie, údržbu a kontrolu ciest, zhromažďovanie a odvoz odpadu, telegrafné a telefónne služby, prepravu poštových zásielok, rozhlasové a televízne vysielanie a detekciu rozhlasových a televíznych vysielateľov a prijímačov;
- vozidlami, ktoré sa používajú v stave núdze alebo na záchranné práce;
- špecializovanými vozidlami, ktoré sa používajú na lekárske účely;
- vozidlami, ktoré prepravujú cirkusy a zariadenia lunaparkov;
- zvláštnymi havarijnými vozidlami;
- vozidlami, ktoré sa podrobujú skúšobným jazdám za účelom technického rozvoja, opravy alebo údržby a novými alebo prestavanými vozidlami, ktoré ešte neboli uvedené do prevádzky;
- vozidlami, ktoré sa používajú na nekomerčnú prepravu tovarov pre vlastnú potrebu;
- vozidlami používanými na zber mlieka z fariem a spätnú prepravu kontajnerov na mlieko alebo mliečnych produktov určených na kŕmenie zvierat.

⁽¹⁾ Ú. v. ES 147, 9.8.1966, s. 2688/66.

ČASŤ III

Osádka

Článok 5

1. Minimálny vek vodičov zamestnaných pri preprave tovarov má byť nasledovný:

- a) pri vozidlách, ktorých maximálna povolená hmotnosť vrátane prípadných prívesov alebo návesov nepresahuje 7,5 tony, 18 rokov,
- b) pre ostatné vozidlá:
 - 21 rokov alebo
 - 18 rokov za predpokladu, že príslušná osoba má osvedčenie o odbornej spôsobilosti uznané jedným z členských štátov, ktoré potvrdzuje, že absolvoval školenie pre vodičov vozidiel nákladnej dopravy po ceste podľa predpisov spoločenstva o minimálnej úrovni výcviku pre vodičov cestnej dopravy.

2. Každý vodič vozidla osobnej dopravy musí mať minimálne 21 rokov.

Každý vodič vozidla osobnej dopravy na trasách, ktoré presahujú 50-kilometrový okruh od miesta, kde má vozidlo obvykle základňu, musí tiež spĺňať jednu z týchto podmienok:

- a) aspoň jeden rok pracoval v nákladnej doprave ako vodič vozidiel s maximálnou povolenou hmotnosťou vyššou ako 3,5 t,
- b) aspoň 1 rok pracoval ako vodič vozidiel používaných v osobnej doprave na cestách, ktoré nepresahujú 50-kilometrový okruh od miesta, kde má vozidlo obvykle základňu alebo v iných druhoch osobnej dopravy, pre ktoré neplatí toto nariadenie za predpokladu, že príslušný orgán sa domnieva, že takto získal potrebné skúsenosti,
- c) musí byť držiteľom osvedčenia o odbornej spôsobilosti, ktoré bolo uznané jedným z členských štátov a potvrdzuje, že absolvoval školenie pre vodičov vozidiel určených na prepravu cestujúcich po ceste podľa predpisov spoločenstva o minimálnej úrovni výcviku pre vodičov cestnej dopravy.

3. Minimálny vek spolujazdcov vodiča a sprievodcov je 18 rokov.

4. Na vodičov vozidiel osobnej dopravy sa nevzťahujú podmienky stanovené v odseku 2, druhom pododseku a), b) a c), ak vykonával túto profesiu aspoň jeden rok pred 1. októbrom 1970.

5. V prípade vnútroštátnej dopravy uskutočňovanej na trasách, ktoré nepresahujú 50-kilometrový okruh od miesta, kde má vozidlo základňu, vrátane miestnych administratívnych oblastí, ktorých centrá sú situované v rámci takto vymedzenej oblasti, môžu členské štáty znížiť minimálny vek spolujazdcov vodiča na 16 rokov za podmienky, že je to za účelom profesionálneho výcviku a je v súlade s ich vnútroštátnymi pracovnoprávnymi predpismi.

ČASŤ IV

Časy jazdy

Článok 6

1. Celkový čas jazdy medzi dvoma dennými odpočinkami alebo medzi denným odpočinkom a týždenným odpočinkom, ďalej len „denný čas jazdy“ nesmie presiahnuť deväť hodín. Dvakrát za týždeň sa môže predĺžiť na 10 hodín.

Maximálne po šiestich denných jazdných časoch musí mať vodič týždenný odpočinok, ako je definované v článku 8 (3).

Týždenný čas odpočinku môže byť presunutý až na koniec šiesteho dňa, ak celkový čas jazdy za šesť dní nepresahuje maximum, ktoré zodpovedá šiestim denným jazdným časom.

V prípade medzinárodnej osobnej dopravy, inej ako pravidelnej dopravy, budú termíny „šest“ a „šiesty“ v druhom a treťom pododseku nahradené termínmi „dvanásť“ a „dvanásť“.

Členské štáty môžu rozšíriť pôsobnosť predchádzajúceho pododseku na vnútroštátnu osobnú dopravu v rámci ich územia, inú ako je pravidelná doprava.

2. Celkový čas jazdy za obdobie dvoch týždňov nepresiahne 90 hodín.

ČASŤ V

Prestávky a čas odpočinku

Článok 7

1. Po štyroch a pol hodinách jazdy má mať vodič prestávku aspoň 45 minút, ak nezačína čas odpočinku.

2. Táto prestávka môže byť nahradená aspoň 15-minútovými prestávkami počas času jazdy alebo hneď po tomto čase tak, aby to bolo v súlade s ustanoveniami v odseku 1.

3. Ako výnimku z odseku 1 v prípade pravidelnej vnútroštátnej osobnej prepravy môžu členské štáty stanoviť minimálnu prestávku 30 minút po čase jazdy nepresahujúcej štyri hodiny. Takéto výnimky sa môžu udeliť len v prípadoch, keď prestávky v jazde dlhšie ako 30 minút by mohli brániť v plynulosti mestskej cestnej premávky a keď nie je možné, aby vodiči mali 15-minútovú prestávku v rámci štyri a pol hodinovej jazdy pred 30-minútovou prestávkou.

4. Počas týchto prestávok nesmie vodič vykonávať nijakú inú prácu. Na účely tohto článku sa čas čakania a čas nevenovaný jazde, strávený v pohybujúcom sa vozidle, na trajekte alebo vlaku nepovažuje za „inú prácu“.

5. Prestávky dodržiavané podľa tohto článku nesmú byť považované za denný odpočinok.

Článok 8

1. Počas každých 24 hodín má mať vodič denný odpočinok aspoň 11 nepretržitých hodín, ktorý sa môže skrátiť na minimálne 9 nepretržitých hodín najviac trikrát do týždňa za podmienky, že náhradný zodpovedajúci čas odpočinku bude poskytnutý pred skončením nasledujúceho týždňa.

V dňoch, keď sa odpočinok neskráti podľa prvého pododseku, môže sa čerpať v dvoch alebo troch oddelených častiach počas 24 hodín, z ktorých jedna musí trvať aspoň osem nepretržitých hodín. V takomto prípade sa minimálna dĺžka odpočinku predĺži na 12 hodín.

2. Počas každých 30 hodín, keď sú vo vozidle aspoň dvaja vodiči, má mať každý z nich odpočinkový čas minimálne osem nepretržitých hodín.

3. V každom týždni sa jeden čas odpočinku uvedený v odsekoch 1 a 2 predĺži na týždenný odpočinok s celkovou dĺžkou 45 nepretržitých hodín. Tento čas odpočinku sa môže skrátiť na minimálne 36 nepretržitých hodín, ak sa strávi na mieste, kde má vozidlo normálne základňu alebo v mieste vodičovho bydliska, alebo na minimálne 24 nepretržitých hodín, ak sa strávi inde. Každé skrátenie sa nahradí zodpovedajúcim časom odpočinku, stráveným vcelku pred skončením tretieho týždňa nasledujúceho za príslušným týždňom.

4. Týždenný čas odpočinku, ktorý začína v jednom týždni a pokračuje do nasledujúceho týždňa, môže byť pripojený k jednému z týchto týždňov.

5. V prípade osobnej dopravy, na ktorú sa vzťahuje článok 6 (1), štvrtý alebo piaty pododsek týždenný čas odpočinku sa môže presunúť do týždňa, ktorý nasleduje po týždni, ku ktorému odpočinkok náleží a môže byť pridaný k týždennému odpočinku tohto druhého týždňa.

6. Každý odpočinok, ktorý sa vyberie ako náhrada za skrátenie denného a/alebo týždenného času odpočinku, musí byť pripojený k inému odpočinku, ktorý trvá aspoň osem hodín a poskytne sa na požiadanie príslušnej osoby na mieste, kde vozidlo parkuje alebo v mieste vodičovho bydliska.

7. Denný čas odpočinku sa môže tráviť v zaparkovanom vozidle, pokiaľ je vybavené lôžkom.

Článok 9

Napriek článku 8 (1), keď vodič zamestnaný v nákladnej a osobnej doprave sprevádza vozidlo, ktoré sa prepravuje na trajekte alebo vlaku, denný čas odpočinku môže byť prerušený viac než jeden raz za predpokladu, že sa splnia nasledujúce podmienky:

— tá časť denného času odpočinku, ktorá sa má stráviť na zemi, sa musí vybrať pred časťou denného času odpočinku, ktorá sa má stráviť na palube trajektu alebo vo vlaku, alebo po nej,

— čas medzi dvoma časťami denného odpočinku musí byť čo najkratší a nesmie za nijakých okolností presiahnuť jednu hodinu pred nalodením alebo po vylovení, pričom colné formalities sú započítané do operácií pri nalodovaní alebo vyloďovaní,

— počas obidvoch častí odpočinku musí mať vodič k dispozícii lôžko alebo ležadlo.

Takto prerušený odpočinok sa predĺži o dve hodiny.

ČASŤ VI

Zákaz niektorých druhov odmeňovania

Článok 10

Zakazuje sa odmeňovať zárobkovo činných vodičov aj vo forme prémie alebo príplatkov ku mzde, v závislosti od ubehnutých vzdialeností alebo množstva prepraveného tovaru, ak takéto odmeňovanie môže ohroziť bezpečnosť na cestách.

ČASŤ VII

Výnimky

Článok 11

Každý členský štát môže uplatňovať vyššie minimálne alebo nižšie maximálne hodnoty, než sú hodnoty stanovené v článkoch 5 až 8. Ustanovenia tohto nariadenia sa však naďalej budú vzťahovať na vodičov zamestnaných v medzinárodnej doprave na vozidlách registrovaných v inom členskom štáte.

Článok 12

Za predpokladu, že vodič neohrozí bezpečnosť na ceste, môže sa odchýliť od ustanovení nariadenia do takej miery, aby došiel na vhodné miesto na zastavenie a zaistil bezpečnosť osôb vo vozidle alebo jeho nákladu. Vodič uvedie charakter a dôvod tejto odchýlky od predpisov v záznamovom liste záznamového zariadenia alebo vo svojom rozpise.

Článok 13

1. Každý členský štát môže na svojom vlastnom území alebo so súhlasom príslušných štátov na území iného členského štátu udeliť výnimky z akýchkoľvek ustanovení tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na prepravu vozidlom, ktoré patrí do jednej alebo viacerých z nasledujúcich kategórií:

a) vozidlá používané na prepravu cestujúcich, ktoré podľa druhu svojej konštrukcie a vybavenia nie sú vhodné na prepravu viac ako 17 osôb vrátane vodiča a sú určené na tento účel;

- b) vozidlá, ktoré používajú verejné orgány na poskytovanie verejných služieb, ktoré nekonkurujú profesionálnym cestným dopravcom;
- c) vozidlá, ktoré používajú poľnohospodárske, záhradnícke, lesnícke alebo rybárske podniky na prepravu tovarov v okruhu 50 kilometrov od miesta, kde má vozidlo normálne základňu, vrátane miestnych správnych oblastí, ktorých centrá sú situované v tejto oblasti;
- d) vozidlá, ktoré sa používajú na prepravu živočíšneho odpadu alebo uhynutých zvierat, ktoré nie sú určené na ľudskú spotrebu;
- e) vozidlá, ktoré sa používajú na prepravu živých zvierat z fariem na miestne trhy a späť alebo z trhov do miestnych bitúnkov;
- f) vozidlá, ktoré sa používajú ako obchody na miestnych trhoch alebo na predaj z domu do domu, alebo sa používajú na mobilné bankovníctvo, zmenárenské alebo sporiteľské transakcie, bohoslužby, požičiavanie kníh, platní alebo kaziet, na kultúrne udalosti alebo výstavy a zvlášť upravené na takéto použitie;
- g) vozidlá, ktoré prepravujú materiál alebo vybavenie, ktoré vodič potrebuje pri výkone svojej práce v okruhu 50 kilometrov od miesta, kde má vozidlo normálne základňu, pričom sa predpokladá, že riadenie vozidla nie je hlavná činnosť vodiča a takéto výnimka vážne nenaruší ciele tohto nariadenia. Členské štáty môžu povoľovať takéto výnimky na základe individuálneho oprávnenia;
- h) vozidlá, ktoré jazdia výlučne na ostrovoch s rozlohou do 2 300 km², ktoré nie sú s ostatnou časťou štátneho územia spojené mostom, brodom alebo tunelom, ktorý je prístupný motorovým vozidlám;
- i) vozidlá, ktoré sa používajú na prepravu tovarov a sú poháňané plynom, ktorý sa vyrába vo vozidle alebo elektrinou, alebo sú vybavené regulátorom, pokiaľ sa takéto vozidlá považujú podľa právnych predpisov členských štátov, v ktorých sú vozidlá registrované, za rovnocenné vozidlám poháňaným benzínovým alebo naftovým motorom, ktorých maximálna povolená hmotnosť, vrátane hmotnosti prívesov alebo návesov, nepresahuje 3,5 tony;
- j) vozidlá, ktoré sa používajú pri výcviku vodičov za účelom získania vodičského preukazu;
- k) ťahače používané výlučne na poľnohospodárske a lesné práce.

Členské štáty budú informovať Komisiu o výnimkách udelených podľa tohto odseku.

2. Členské štáty môžu po oprávnení Komisiou udeľovať výnimky z ustanovení tohto nariadenia pre dopravné činnosti vykonávané za výnimočných okolností, ak takéto výnimky vážne nenarušia ciele tohto nariadenia.

V naliehavých prípadoch môžu udeliť dočasné výnimky na obdobie nepresahujúce 30 dní, ktoré hneď oznámia Komisii.

Komisia oznámi ostatným členským štátom každú výnimku udelenú na základe tohto nariadenia.

ČASŤ VIII

Kontroly a pokuty

Článok 14

1. V prípade:

- pravidelnej vnútroštátnej osobnej dopravy a
- pravidelnej medzinárodnej osobnej dopravy, ktorej koncové stanice sú umiestnené vo vzdialenosti do 50 km vzdušnou čiarou od hranice medzi dvoma členskými štátmi a ktorej dĺžka trasy nepresahuje 100 km,

ktoré podliehajú tomuto nariadeniu, prepravný cestovný poriadok a rozpis služieb vypracujú podniky.

2. V rozpise služieb každého vodiča sa uvádza meno, miesto, kde má vozidlo základňu a vopred stanovený cestovný poriadok pre rôzne časy jazdy, inú prácu a pohotovosť.

3. Rozpis služieb má zahŕňať všetky údaje uvedené v odseku 2 o minimálnom čase pokrývajúcom bežný, predchádzajúci a bezprostredne nasledujúci týždeň.

4. Rozpis služieb podpisuje vedúci podniku alebo osoba, ktorá je oprávnená ho zastupovať.

5. Každý vodič dopravy uvedenej v odseku 1 má mať výpis z rozpisu služieb a kópiu cestovného poriadku.

6. Rozpis služieb sa má uchovávať v podniku jeden rok po uplynutí obdobia, na ktoré sa vzťahuje. Podnik poskytne výpis z rozpisu príslušným vodičom, ktorí o to požiadajú.

7. Tento článok sa nevzťahuje na vodičov vozidiel, ktoré sú vybavené záznamovým zariadením, ktoré sa používa v súlade s ustanoveniami nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave ⁽¹⁾.

Článok 15

1. Dopravný podnik organizuje prácu vodičov tak, aby bola v súlade s príslušnými ustanoveniami tohto nariadenia a nariadenia (EHS) č. 3821/85.

⁽¹⁾ Pozri stranu 8 v tomto úradnom vestníku.

2. Podnik pravidelne kontroluje, či sa ustanovenia týchto dvoch nariadení dodržiavajú. Ak sa zistí, že došlo k porušeniam, podnik urobí príslušné kroky, aby sa neopakovali.

Článok 16

1. Komisia každé dva roky vypracuje správu o vykonávaní tohto nariadenia členskými štátmi a o vývoji príslušnej oblasti. Do 13 mesiacov po uplynutí 2-ročného obdobia, na ktoré sa táto správa vzťahuje, predloží Komisia správu Rade a Európskemu parlamentu.

2. Členské štáty oznámia každé dva roky potrebné informácie Komisii, pričom použijú jednotné tlačivo, aby umožnili Komisii vypracovať správu uvedenú v odseku 1. Tieto informácie musí Komisia obdržať najneskôr do 30. septembra po termíne, v ktorom uplynie dvojročné obdobie, na ktoré sa správa vzťahuje.

3. Po konzultácii s členskými štátmi Komisia vypracuje jednotné tlačivo.

Článok 17

1. V náležitom čase a po porade s Komisiou prijímajú členské štáty také zákony, iné právne predpisy alebo správne opatrenia, aké môžu byť potrebné na vykonanie tohto nariadenia.

Takéto opatrenia budú zahŕňať medzi iným organizáciu, postupy a prostriedky na kontrolu a pokuty v prípade porušení.

2. Členské štáty si budú navzájom pomáhať pri uplatňovaní tohto nariadenia a pri kontrole jeho dodržiavania.

3. V rámci tejto vzájomnej pomoci si príslušné orgány členských štátov majú pravidelne posielat všetky dostupné informácie, ktoré sa týkajú:

Nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a je priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 20. decembra 1985

Za Radu
predseda
R. KRIEPS

— porušení tohto nariadenia vykonaných osobami, ktoré nie sú obyvateľmi ich krajiny a všetkých pokút uložených za takéto porušenia,

— pokút uložených členským štátom za takéto porušenia vykonané ich obyvateľmi v iných členských štátoch.

ČASŤ IX

Záverečné ustanovenia

Článok 18

1. Nariadenie EHS č. 543/69 sa týmto ruší.

Avšak:

— Článok 4 uvedeného nariadenia sa do 31. decembra 1989 naďalej vzťahuje na vozidlá, ktoré používajú verejné orgány na poskytovanie verejných služieb, ktoré nekonkurujú komerčným dopravným podnikom a na ťahače, ktoré sa používajú výhradne na miestne poľnohospodárske a lesnícke práce. Členský štát však môže zabezpečiť, aby sa toto nariadenie vzťahovalo na vnútroštátnu dopravu na jeho území skôr.

— Článok 15 uvedeného nariadenia sa do 31. decembra 1989 má naďalej vzťahovať na vozidlá a vodičov zamestnaných v pravidelnej medzinárodnej osobnej doprave, pokiaľ vozidlá používané na takúto dopravu nie sú vybavené záznamovým zariadením používaným podľa nariadenia (EHS) č. 3821/85.

2. Odkazy na nariadenie zrušené v odseku 1 platia ako odkazy na toto nariadenie.

Článok 19

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 29. septembra 1986.