

REGLUGERÐ RÁÐSINS (EBE) nr. 3820/85**frá 20. desember 1985****um samhæfingu tiltekinnar löggjafar á sviði félagsmála er varðar flutninga á vegum**

RÁÐ EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Efnahagsbandalags Evrópu, einkum 75. gr.,

með hliðsjón af ákvörðun ráðsins frá 13. maí 1965 um samhæfingu á tilteknum ákvæðum er hafa áhrif á samkeppni í flutningum á vegum, járnbrautum og skipgengum vatnaleiðum ⁽¹⁾, einkum III. þætti,með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar ⁽²⁾,með hliðsjón af álitum Evrópuþingsins ⁽³⁾,með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndarinnar ⁽⁴⁾,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

Félagsleg ákvæði bandalagsins á sviði flutninga á vegum eru sett fram í reglugerð (EBE) nr. 543/69 ⁽⁵⁾, eins og henni var síðast breytt með reglugerð (EBE) nr. 2829/77 ⁽⁶⁾. Þessi lagaákvæði miða að samhæfingu á samkeppnisskilyrðum í flutningum á landi, einkum á vegum, sem og þættum starfsskilyrðum og umferðaröryggi. Það sem áunnist hefur á þessum sviðum ber að varðveita og útfæra frekar. Hins vegar er nauðsynlegt að gera ákvæði fyrrnefndrar tilskipunar sveigjanlegri án þess þó að það rýri markmið þeirra.

Með tilliti til breytinganna sem settar eru fram hér á eftir ber að safna öllum gildandi ákvæðum á þessu sviði saman í einn texta til að fá heildaryfirlit og fella síðan reglugerð (EBE) nr. 543/69 úr gildi. Þó skulu undanþágurnar sem kveðið er á um í 4. gr. fyrir tiltekin ökutæki og ákvæði 15. gr. um tiltekna farþegaflutninga gilda áfram um ákveðinn tíma.

Ákvæði reglugerðar þessarar sem varða starfsskilyrði mega ekki skerða rétt aðila vinnumarkaðarins til að setja ákvæði, með samningaviðræðum milli heildarsamtaka launamanna

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. 88, 24. 5. 1965, bls. 1500/65.⁽²⁾ Stjtið. EB nr. C 100, 12. 4. 1984, bls. 3 og Stjtið. EB nr. C 223, 3. 9. 1985, bls. 5.⁽³⁾ Stjtið. EB nr. C 122, 20. 5. 1985, bls. 168.⁽⁴⁾ Stjtið. EB nr. C 104, 25. 4. 1985, bls. 4 og Stjtið. EB nr. C 303, 25. 11. 1985, bls. 29.⁽⁵⁾ Stjtið. EB nr. L 77, 29. 3. 1969, bls. 49.⁽⁶⁾ Stjtið. EB nr. L 334, 24. 12. 1977, bls. 1.

og atvinnurekenda eða á annan hátt, sem eru hagstæðari launþegum. Til að efla félagslegar framfarir og auka umferðaröryggi skal hvert aðildarríki hafa rétt til að gera tilteknar viðeigandi ráðstafanir.

Með hliðsjón af því að aðstoðarmönnum og umsjónarmönnum hefur fækkað er ekki lengur þörf á að skipuleggja hvíldartíma áhafnar meðlima annarra en öikumansins.

Með því að koma á fastri vinnuviku í stað sveigjanlegrar yrði auðveldara að skipuleggja störf öikumanna og bæta eftirlit með þeim.

Nauðsynlegt er að kveða á um reglur í millilandaflutningum til eða frá þriðja landi eða milli tveggja landa utan bandalagsins þegar farið er um yfirráðasvæði aðildarríkis í umflutningi. Ákvæði Evrópusamningsins um störf áhafna sem annast millilandaflutninga á vegum (AETR) frá 1. júlí 1970 eiga að gilda um þessa flutninga. Þegar um er að ræða ökutæki skráð í ríki sem ekki á aðild að AETR-samningnum gilda ákvæði þessi eingöngu um þann hluta leiðarinnar sem farinn er innan bandalagsins.

Þar eð efni AETR-samningsins fellur undir gildissvið reglugerðar þessarar, þá heyrir réttur til að semja og leiða samninginn til lykta undir bandalagið. Hinar sérstöku aðstæður sem ríktu þegar AETR-samningaviðræðurnar fóru fram réttlæta þó í undantekningartilvikum málsmeðferð þar sem aðildarríki bandalagsins hvert um sig afhenda fullgildingar eða aðildarskjöl sín til vörslu í samstilltri aðgerð en aðhafast engu að síður í þágu bandalagsins og fyrir þess hönd.

Til að tryggja að lög bandalagsins um flutninga innan bandalagsins séu æðri öðrum lögum skulu aðildarríkin gera fyrirvara um að flutningar milli aðildarríkjanna skuli ekki teljast millilandaflutningar í skilningi samningsins þegar þau afhenda fullgildingar- eða aðildarskjöl sín til vörslu.

Möguleikarnir sem kveðið er á um í sjálfum samningnum á að samningsaðilar geri með sér tvíhliða samninga, þar sem vikið er frá nefndum samningi, um landamæraumferð og umflutning eru í grundvallaratriðum innan valdsviðs bandalagsins.

Ef breyting á innri reglum bandalagsins á þessu sviði krefst samsvarandi breytingar á samningnum munu aðildarríkin gera sameiginlegar ráðstafanir til þess að ná fram slíkri breytingu á samningnum í samræmi við þá málsmeðferð sem þar er mælt fyrir um.

Heimilt er að undanþiggja tiltekna flutninga frá beitingu reglugerðar þessarar.

Æskilegt er að bæta við og skýra tilteknar skilgreiningar og breyta tilteknum ákvæðum, einkum þeim er varða undantekningar fyrir tiltekna flokka ökutækja.

Æskilegt er að setja reglur um lágmarksaldur ökumanna sem annast vöru- eða farþegaflutninga og taka jafnframt tillit til ákveðinna krafna um starfsþjálfun, sem og lágmarksaldur aðstoðarmanna og umsjónarmanna. Að því er starfsþjálfun varðar skal aðildarríkjunum heimilt að færa lágmarksaldur aðstoðarmanna ökumanns niður í 16 ár.

Æskilegt er að setja reglur sem takmarka samfelldan aksturstíma og aksturstíma á dag án þess að það hafi áhrif á innlend ákvæði um að ökumaður aki eigi lengur en svo að hann sjái sér fært að gæta fyllsta öryggis.

Með því að lengja aksturstíma á dag og stytta jafnframt aksturstíma á tveimur vikum verður stjórnun flutningafyrirtækja auðveldari og um leið horfir það til félagslegra framfara.

Rétt er að leiðrétta ákvæði um hlé á akstri vegna lengri aksturstíma á dag.

Æskilegt er að mæla fyrir um lágmarkstíma og önnur skilyrði sem gilda um daglegan og vikulegan hvíldartíma áhafnar.

Ferðirnar yrðu auðveldari ef ökumanni væri gert kleift að skipta daglegum hvíldartíma sínum svo hann sé ekki neyddur til að matast og gista á einum og sama stað.

Það heyrir til félagslegra framfara og stuðlar að auknu umferðaröryggi að lengja vikulegan hvíldartíma en heimila engu að síður að stytta hann, að því tilskildu að ökumaðurinn geti bætt sér upp þann hluta hvíldartímans sem ekki hefur verið tekinn á stað sem hann hefur sjálfur kosið sér og innan tiltekins tíma.

Á mörgum flutningaleiðum á vegum innan bandalagsins er farið með ferjum eða járnbrautum hluta leiðarinnar. Því er mikilvægt að í reglugerðinni sé kveðið á um daglegan hvíldartíma og hæfileg hlé í slíkum flutningum.

Vegna umferðaröryggis skal banna kaupaugagreiðslur fyrir ekna vegalengd og/eða flutt vörumagn þar sem slíkt kann að stofna umferðaröryggi í hættu.

Æskilegt er að kveða á um að heimilt sé að gera undantekningar frá reglugerð þessari fyrir tiltekna innanlandsflutninga sem eru sérstaks eðlis. Þegar um undantekningar er að ræða ber aðildarríkjunum að tryggja að félagslegri vernd og umferðaröryggi sé ekki teft í tvísýnu.

Vegna sérstaks eðlis farþegaflutninga er réttlætanlegt að endurskilgreina flokka ökutækja sem aðildarríki geta veitt undanþágu frá beitingu reglugerðar þessarar á sviði innanlandsflutninga.

Aðildarríkjunum skal vera heimilt, með leyfi framkvæmdastjórnarinnar, að veita undanþágu frá ákvæðum reglugerðarinnar í undantekningartilvikum. Þegar brýna nauðsyn ber til skal vera unnt að fallast á þessar undantekningar í takmarkaðan tíma án þess að leyfi framkvæmdastjórnarinnar liggi áður fyrir.

Fyrir ökumenn ökutækja í reglubundnum farþegaflutningum getur afrit af tímaáætlun og útdráttur úr starfsskýrslu fyrirtækisins komið í staðinn fyrir ökuritann. Gagnlegt er vegna beitingar reglugerðar þessarar sem og til að koma í veg fyrir misnotkun að afhenda ökumönnum sem þess óska útdrátt úr starfsskýrslu þeirra.

Til þess að eftirlit sé virkt er æskilegt að undanþiggja ekki lengur reglubundna farþegaflutninga milli landa, að undanskilinni tiltekinni landamæraþjónustu, þeirri skyldu að koma fyrir og nota ökurita.

Æskilegt er að leggja áherslu á mikilvægi og nauðsyn þess að atvinnurekendur og ökumenn virði ákvæði þessarar reglugerðar.

Framkvæmdastjórninni ber að fylgjast með hvernig þessi mál þróast í aðildarríkjunum og ber henni að leggja skýrslu fyrir ráðið og Evrópuþingið um framkvæmd þessarar reglugerðar annað hvert ár.

Rétt er að aðildarríkin veiti hvert öðru gagnkvæma aðstoð svo beita megi þessari reglugerð og fylgjast með hvort ákvæði hennar séu virt.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

I. ÞÁTTUR

Skilgreiningar

1. gr.

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „flutningar á vegum“: allur akstur ökutækja til vöru- eða farþegaflutninga á vegum sem opnir eru almennri umferð, með eða án farms;

2. „ökutæki“: vélknúin ökutæki, dráttar bifreiðir, tengivagnar og festivagnar svo sem hér segir:
- „vélknúin ökutæki“: ökutæki knúin eigin vélarafl til aksturs á vegum, þó ekki ökutæki sem rennur á spori, sem er að jafnaði notað til farþega- eða vöruflutninga.
 - „dráttar bifreið“: ökutæki knúin eigin vélarafl til aksturs á vegum, þó ekki ökutæki sem rennur á spori, sem sérstaklega er hannað til að draga, ýta eða flytja eftirvagna, festivagna, vinnutæki eða vélar;
 - „eftirvagn“: ökutæki sem er hannað til að tengjast vélknúnu ökutæki eða dráttar bifreið;
 - „festivagn“: eftirvagn án framáss sem er þannig tengdur að talsverður þungi hans og farms hans hvílir á dráttar bifreiðinni eða vélknúna ökutækini;
3. „ökumaður“: hver sá sem ekur ökutækinu jafnvel þó það sé aðeins um stutta stund eða sá sem ferðast með ökutækinu til þess að aka því ef þörf krefur;
4. „vika“: tímabilið frá kl. 00.00 á mánudegi til kl. 24.00 á sunnudegi;
5. „hvíld“: samfelldur tími í að minnsta kosti eina klukkustund sem ökumaður getur notað að vild;
6. „leyfð heildarþyngd“: heimilud hámarksþyngd fullfermds ökutækis;
7. „reglubundnir farþegaflutningar“: innanlands- og millilandaflutningar samkvæmt skilgreiningu í 1. gr. reglugerðar ráðsins nr. 117/66/EBE frá 28. júlí 1966 um setningu sameiginlegra reglna um farþegaflutninga milli landa með langferða- og áætlunar bifreiðum ⁽¹⁾.

II. ÞÁTTUR

Gildissvið

2. gr.

- Reglugerð þessi gildir um flutninga á vegum innan bandalagsins, samanber skilgreiningu í 1. mgr. 1. gr.
- Evrópusamningurinn um störf áhafna sem annast millilandaflutninga á vegum (AETR) gildir í stað núgildandi reglna um millilandaflutninga á vegum:
 - alla leiðina til og/eða frá eða í umflutningi um þriðju lönd sem eiga aðild að samningnum ef flutningurinn fer fram með ökutækjum sem skráð eru í aðildarríki eða í einu þessara þriðju landa,

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. 147, 9. 8. 1966, bls. 2688/66.

- í ferð innan bandalagsins til og/eða frá þriðja landi sem á ekki aðild að samningnum ef flutningurinn fer fram með ökutækjum sem skráð eru í einu þessara landa.

3. gr.

Bandalagið skal taka upp samningaviðræður við þriðju lönd sem nauðsynlegar kunna að vera fyrir framkvæmd reglugerðar þessarar.

4. gr.

Reglugerðin gildir ekki um flutninga með:

- ökutækjum til vöruflutninga þegar leyfð heildarþyngd ökutækisins, að meðtalinni þyngd eftir- eða festivagna, er ekki meiri en 3,5 tonn;
- ökutækjum til farþegaflutninga sem eru smíðuð þannig og búin að þau henta til að flytja ekki fleiri en níu manns, að ökumanni meðtöldum, og eru ætluð í því skyni;
- ökutækjum til farþegaflutninga í reglubundnum ferðum svo fremi að ökuleiðin sé ekki lengri en 50 km;
- ökutækjum sem hafa leyfilegan hámarksþraða ekki yfir 30 km/klst.;
- ökutækjum sem eru notuð eða er stjórnað af herliði, almannavörnum, slökkviliði og liðsafla sem heldur uppi lögum og reglu;
- ökutækjum sem notuð eru í tengslum við störf við fráveitur, flóðavernd, vatns-, gas- og rafmagnsveitur, viðhald á vegum og eftirlit, sorphreinsun, rit- og talsímaþjónustu, pósthúsaflutninga, útvarps- og sjónvarpssendingar og við að miða út útvarps- eða sjónvarpssendingar eða móttökutæki;
- ökutækjum sem notuð eru í neyðartilvikum og við björgunarstörf;
- sérstökum ökutækjum sem eru notuð við lækniþjónustu;
- ökutækjum sem flytja búnað fyrir fjölleikahús og tívolí;
- sérstökum ökutækjum til aðstoðar á vegum;
- ökutækjum sem er reynsluækið á vegum vegna tækniþróunar, viðgerðar eða viðhalds og nýjum eða endurbýgðum ökutækjum sem enn hafa ekki verið tekin í notkun;
- ökutækjum sem ekki eru notuð í atvinnuskyni heldur til að flytja vörur til persónulegra þarfa;
- ökutækjum sem eru notuð til að safna mjólk frá búum og flytja til baka mjólkurilát eða mjólkurafurðir til dýraeldis.

III. ÞÁTTUR

Áhöfn

5. gr.

1. Lágmarksaldur ökumanna sem annast vöruflutninga skal vera sem hér segir:

- a) á ökutækjum, að meðtöldum tengi- og festivögnum þar sem við á, með ekki meira en 7,5 tonna leyfðri heildarþyngd, 18 ár;
- b) á öðrum ökutækjum:
 - 21 ár, eða
 - 18 ár, að því tilskildu að viðkomandi hafi undir höndum vottorð um starfshæfni sem er viðurkennt af einu aðildarríkjanna því til staðfestingar að hann hafi lokið starfsþjálfun fyrir ökumenn ökutækja til vöruflutninga á vegum í samræmi við reglur bandalagsins um lágmarksþjálfun fyrir ökumenn við flutninga á vegum.

2. Ökumenn sem annast farþegaflutninga skulu hafa náð 21 árs aldri.

Ökumaður sem starfar við farþegaflutninga á leiðum sem ná út fyrir 50 km radíus frá bækistöð ökutækisins skal enn fremur uppfylla eitt eftirfarandi skilyrða:

- a) hafa unnið í eitt ár hið minnsta við vöruflutninga sem ökumaður ökutækja með leyfðri heildarþyngd sem er meira en 3,5 tonn;
- b) hafa unnið í eitt ár hið minnsta við farþegaflutninga sem ökumaður ökutækja á leiðum sem eru innan við 50 km radíus frá bækistöð ökutækis, eða við aðrar tegundir farþegaflutninga sem heyrja ekki undir reglugerð þessa, að því tilskildu að lögbær yfirvöld líti svo á að með því hafi hann öðlast nauðsynlega reynslu;
- c) hafa undir höndum vottorð um starfshæfni sem er viðurkennt í einu aðildarríkjanna því til staðfestingar að hann hafi lokið starfsþjálfun fyrir ökumenn ökutækja til farþegaflutninga á vegum í samræmi við reglur bandalagsins um lágmarksþjálfun fyrir ökumenn við flutninga á vegum.

3. Lágmarksaldur fyrir aðstoðarmenn ökumanns og umsjónarmenn skal vera 18 ár.

4. Ökumaður sem starfar við farþegaflutninga skal ekki háður skilyrðunum sem sett eru í a-, b- og c-lið annarrar undirgreinar 2. mgr. ef hann hefur stundað þetta starf í að minnsta kosti eitt ár fyrir 1. október 1970.

5. Í innanlandsflutningum innan við 50 km radíus frá bækistöð ökutækisins, þar á meðal í sveitar- og bæjarfélögum með miðstöðvar sínar innan þessa radíuss, er aðildarríkjum heimilt að færa lágmarksaldur aðstoðarmanna ökumanna niður í 16 ár, að því tilskildu að það sé gert með starfsþjálfun í huga og innan ramma landslaga um atvinnu-mál.

IV. ÞÁTTUR

Aksturstími

6. gr.

1. Aksturstíminn milli tveggja daglegra hvíldartíma eða milli daglegs hvíldartíma og vikulegs hvíldartíma, hér á eftir nefndur „akstursdagur“, skal ekki vera lengri en níu klukkustundir. Tvisvar í viku er heimilt að lengja hann í tíu klukkustundir.

Ökumaður skal eftir sex akstursdaga hið mesta taka sér vikulegan hvíldartíma eins og skilgreint er í 3. mgr. 8. gr.

Fresta má vikulegum hvíldartíma þar til í lok sjötta dags ef heildaraksturstími á sex dögum fer ekki yfir hámarkið sem samsvarar sex akstursdögum.

Í farþegaflutningum milli landa, öðrum en reglubundnum flutningum, skal talan „tölf“ koma í stað tölunnar „sex“ í annarri og þriðju undirgrein og „tölf“ í stað „sjötta“ í þriðju undirgrein.

Aðildarríkjunum er heimilt að láta beitingu undanfarandi undirgreinar ná til farþegaflutninga innanlands á yfirráðasvæði þeirra, annarra en reglubundinna farþegaflutninga.

2. Heildaraksturstími á hálfum mánuði má ekki fara yfir 90 klukkustundir.

V. ÞÁTTUR

Hlé og hvíldartími

7. gr.

1. Eftir akstur í fjóra og hálf klukkustund skal ökumaður taka sér hlé frá akstri í að minnsta kosti 45 mínútur, nema hvíldartími sé að hefjast hjá honum.

2. Í staðinn fyrir þetta hlé er heimilt að gera hlé á akstri í að minnsta kosti 15 mínútur í senn á aksturstímanum eða þegar í stað eftir að akstri lýkur á þann hátt að farið sé að ákvæðum 1. mgr.

3. Þrátt fyrir 1. mgr. er aðildarríkjunum heimilt, í reglubundnum farþegaflutningum innanlands, að binda lágmarkshlé við 30 mínútur eftir aksturstíma sem er ekki lengri en fjórar klukkustundir. Einungis er heimilt að fallast á slíkar undantekningar í þeim tilvikum þegar aksturshlé lengra en 30 mínútur kynni að hefja umferð í borgum og ökumanni er ekki kleift að taka 15 mínútna hlé á fjögurra og hálfra klukkustundar akstri fyrir 30 mínútna hléið.

4. Í hléunum er ökumanni ekki heimilt að inna af hendi neitt annað starf. Að því er grein þessa varðar telst biðtími og sá tími sem ekki er notaður til aksturs á meðan dvalið er í ökutækinu á ferð, í ferju eða járnbrautarlest ekki til „annarra starfa“.

5. Ekki er heimilt að telja hlé samkvæmt þessari grein til daglegs hvíldartíma.

8. gr.

1. Á sólarhrings fresti skal ökumaður fá daglegan hvíldartíma sem er að minnsta kosti ellefu klukkustundir samfelld en heimilt er að stytta niður í níu klukkustundir samfelld hið minnsta, þó ekki oftar en þrisvar sinnum í einni viku, að því tilskildu að jafnlangur hvíldartími og nemur styttingunni sé veittur til uppbótar fyrir lok þeirrar viku sem á eftir fer.

Þá daga sem hvíldartíminn er ekki stuttur á grundvelli fyrstu undirgreinar er heimilt að taka hvíld í tvö eða þrjú skipti á einum sólarhring og verður eitt þeirra að vera að minnsta kosti átta klukkustundir samfelld. Þegar svo háttar er lágmarkshvíldartíminn lengdur í 12 klukkustundir.

2. Ef minnst tveir ökumenn eru í ökutækinu skulu báðir fá daglegan hvíldartíma sem er minnst átta klukkustundir samfelld á þrjátíu klukkustundum.

3. Í hverri viku skal framlengja eitt hvíldartímabilanna sem um getur í 1. og 2. mgr. með vikulegum hvíldartíma sem er í allt 45 klukkustundir samfelld. Heimilt er að stytta þennan hvíldartíma niður í 36 klukkustundir samfelld hið minnsta ef hann er tekinn á bækistöð ökutækisins eða ökumannsins eða í minnst 24 klukkustundir samfelld ef hann er tekinn annars staðar. Sérhverja styttingu ber að bæta upp með jafnlangri hvíld sem tekin er óslitið fyrir lok þriðju viku eftir þá viku sem um ræðir.

4. Vikulegan hvíldartíma sem byrjar í einni viku og heldur áfram í næstu viku er heimilt að binda við aðra hvora vikuna.

5. Í farþegaflutningum sem falla undir fjórðu eða fimmtu undirgrein 1. mgr. 6. gr. er heimilt að fresta vikulegum hvíldartíma fram í næstu viku á eftir þeirri sem átti að taka hvíldartímamann í og bæta við vikulegan hvíldartíma hennar.

6. Hvíld sem tekin er sem uppbót fyrir styttingu daglegs og/eða vikulegs hvíldartíma skal bæta við aðra hvíld sem er að minnsta kosti átta klukkustundir og skal veitt að beiðni hlutaðeigandi aðila á bækistöð ökutækis eða ökumanns.

7. Heimilt er að taka daglegan hvíldartíma í ökutækinu sé það búíð svefnplássi og kyrrstætt.

9. gr.

Þrátt fyrir 1. mgr. 8. gr. er heimilt að slíta sundur daglegan hvíldartíma ef ökumaðurinn sem fæst við vöru- og farþegaflutninga fylgir ökutæki sem flutt er með ferju eða lest, en ekki oftar en einu sinni að eftirfarandi skilyrðum uppfyllt-um:

- þann hluta daglegs hvíldartíma sem tekinn er í landi verður að vera unnt að taka fyrir eða eftir þann hluta daglegs hvíldartíma sem tekinn er um borð í ferju eða lest,
- tíminn milli tveggja hluta daglegs hvíldartíma skal vera eins stuttur og mögulegt er og má aldrei fara yfir eina

klukkustund fyrir fermingu eða eftir affermingu, að meðtalinni tollmeðferð við fermingu og affermingu,

- meðan á báðum hlutum hins daglega hvíldartíma standur verður ökumaður að hafa aðgang að koju eða svefnbekk.

Daglegur hvíldartími sem þannig er slitinn í sundur skal lengdur um tvær klukkustundir.

VI. ÞÁTTUR

Bann við tilteknum greiðslum

10. gr.

Bannað er að greiða ökumönnum sem eru launþegar greiðslur í tengslum við ekna vegalengd og/eða flutt vörumagn, jafnvel þótt þær teljist kaupauki eða launauppbót, nema þessar greiðslur séu þess eðlis að þær stofni ekki umferðaröryggi í hættu.

VII. ÞÁTTUR

Undantekningarákvæði

11. gr.

Hverju aðildarríki er heimilt að setja hærra lágmark eða lægra hámark en mælt er fyrir um í 5. – 8. gr. Þó gilda ákvæði reglugerðar þessarar áfram um ökumenn sem annast millilandaflutninga á ökutækjum skráðum í öðrum aðildarríkjum.

12. gr.

Að því tilskildu að umferðaröryggi sé ekki teft í tvísýnu er ökumanni heimilt að víkja frá ákvæðum þessarar reglugerðar til að ná hentugum áfangastöðum ef það er nauðsynlegt til að tryggja öryggi fólks, ökutækis eða farms. Ökumaður skal tiltaka með hvaða hætti og hvers vegna hann víkur frá þessum ákvæðum á skráningarblaði ökurita eða í starfs-skýrslu.

13. gr.

1. Hverju aðildarríki er heimilt að fallast á undantekningar á eigin yferráðasvæðum eða, með samþykki hlutaðeigandi ríkja, á yferráðasvæði annars aðildarríkis, frá ákvæðum reglugerðar þessarar um flutninga með ökutæki sem tilheyrir einum eða fleiri eftirfarandi flokka ökutækja:

- a) ökutækjum til farþegaflutninga sem eru þannig smíðuð og búin að þau henta til að flytja ekki fleiri en 17 manns, að ökumanni meðtöldum, og eru til þess ætluð;

- b) ökutækjum sem opinber yfirvöld nota til að annast þjónustu við almenning og eru ekki í samkeppni við atvinnumenn í flutningum;
- c) ökutækjum sem fyrirtæki í landbúnaði, garðyrkju, skógariðnaði eða fiskveiðum nota til að flytja vörur innan við 50 km radíus frá bækistöð ökutækisins, að meðtöldum sveitar- og bæjarfélögum með miðstöðvar sínar innan þessa radíuss;
- d) ökutækjum sem notuð eru til að flytja skepnuúrgang eða skrokka sem eru ekki ætlaðir til manneldis;
- e) ökutækjum sem notuð eru til að flytja lifandi dýr frá býlum til heimamarkaða og til baka eða frá mörkuðum til næstu sláturhúsa;
- f) ökutækjum sem eru notuð sem sölustaðir á heimamörkuðum eða til að selja vörur við húsdýr eða fyrir færanleg banka- eða sparisjóðsviðskipti, guðsþjónustur, bóka-, plötu- eða snælduútlán, menningarviðburði eða sýningar og eru sérstaklega búin í þessu skyni;
- g) ökutækjum til að flytja efni eða búnað sem nota á við starfsemi ökumannsins innan við 50 km radíus frá bækistöð ökutækisins, að því tilskildu að akstur ökutækisins sé ekki aðalstarf ökumannsins og að þessi undantekning brjóti ekki verulega í bága við markmið reglugerðarinnar. Aðildarríkjunum er heimilt að gera þessar undantekningar háðar einstökum leyfum;
- h) ökutækjum sem eingöngu eru notuð til aksturs á eyjum sem eru ekki stærri en 2 300 km² og eru ekki tengdar yfirráðasvæði landsins með brú, vaði eða göngum sem opin eru vélknúnum ökutækjum;
- i) ökutækjum til vöruflutninga sem eru knúin gasi framleiddu á ökutækjunum eða rafmagni eða eru búin gangráði, teljist slíkt ökutæki, samkvæmt löggjöf aðildarríkis þar sem það er skráð, jafngilt ökutæki sem knúið er vél sem gengur fyrir bensíni eða dísilolíu, og má leyfð heildarþyngd að meðtalinni þyngd tengi- og festivagna ekki vera meiri en 3,5 tonn;
- j) ökutækjum notuðum við ökokennslu með það fyrir augum að afla ökuréttinda;
- k) dráttarbifreiðum sem eingöngu eru notaðar við landbúnað og skógariðnað.

Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um undantekningar sem þau samþykkja samkvæmt þessari málsgrein.

2. Aðildarríkjunum er heimilt, að fengnu leyfi framkvæmdastjórnarinnar, að fallast á undantekningar frá beiðingu ákvæða reglugerðar þessarar í flutningum við aðstæður sem heyra til undantekningar, ef slíkar undantekningar tefla ekki markmiðum reglugerðarinnar verulega í tvísýnu.

Þegar brýna nauðsyn ber til er þeim heimilt að fallast á tímabundna undantekningu sem nær ekki yfir lengri tíma en 30 daga og tilkynnist framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Framkvæmdastjórnin skal tilkynna öðrum aðildarríkjum um allar undantekningar sem samþykktar eru samkvæmt þessari reglugerð.

VIII. ÞÁTTUR

Eftirlit og viðurlög

14. gr.

1. Í reglubundnum farþegaflutningum

— innanlands, og

— milli landa þar sem endastöðvar eru innan við 50 km í beinni línu frá landamærum tveggja aðildarríkja og samanlögð vegalengd fer ekki yfir 100 km,

sem lúta reglugerð þessari skal fyrirtækið semja tímaáætlun og starfsskýrslu.

2. Í starfsskýrslunni skal tilgreina fyrir hvern ökumann nafn, bækistöð og ákveðna tímaáætlun fyrir mismunandi akstur tímabil, önnur störf og viðverutíma ökumanns.

3. Starfsskýrslan skal hafa að geyma allar upplýsingar sem tilgreindar eru í 2. mgr. um að minnsta kosti yfirstandandi viku svo og vikuna næst á undan og næst á eftir henni.

4. Starfsskýrslan skal undirrituð af yfirmanni fyrirtækisins eða fulltrúa hans.

5. Hver ökumaður sem starfar við flutninga samkvæmt 1. mgr. skal hafa undir höndum útdrátt úr starfsskýrslu eða afrit af tímaáætlun.

6. Starfsskýrslan skal vera í vörslu fyrirtækisins í eitt ár eftir að tímabilið sem hún tekur til rennur út. Fyrirtækið skal láta viðkomandi ökomönnum, sem þess æskja, í té afrit af henni.

7. Grein þessi gildir ekki um ökumenn ökutækja með ökurita sem notaður er í samræmi við ákvæði reglugerðar ráðsins (EBE) nr. 3821/85 frá 20. desember 1985 um að taka upp skráningarbúnað í ökutækjum í flutningum á vegum ⁽¹⁾.

15. gr.

1. Flutningafyrirtækið skal skipuleggja störf ökumanna á þann hátt að þeim sé kleift að fara að gildandi ákvæðum reglugerðar þessarar og reglugerðar (EBE) nr. 3821/85.

⁽¹⁾ Stjútöð. EB nr. L 370, 31.12. 1985, bls. 8.

2. Fyrirtækið skal reglulega láta fara fram eftirlit til að tryggja að farið sé að ákvæðum beggja þessara reglugerða. Hafi brot verið framið skal fyrirtækið gera viðeigandi ráðstafanir til að koma í veg fyrir að slíkt endurtaki sig.

16. gr.

1. Framkvæmdastjórnin skal á tveggja ára fresti taka saman skýrslu um framkvæmd þessarar reglugerðar í aðildarríkjunum og þróun á þeim sviðum er um ræðir. Framkvæmdastjórnin skal senda skýrsluna til ráðsins og Evrópuþingsins innan 13 mánaða frá því að tveggja ára tímabilið sem hún tekur til rennur út.

2. Til að gera framkvæmdastjórninni kleift að semja skýrsluna sem um getur í 1. mgr. skulu aðildarríkin senda framkvæmdastjórninni nauðsynlegar upplýsingar annað hvert ár á stöðluðu eyðublaði. Þessar upplýsingar skulu berast framkvæmdastjórninni eigi síðar en 30. september eftir að tveggja ára tímabilið sem skýrslan tekur til rennur út.

3. Framkvæmdastjórnin útbýr staðlað eyðublað að höfðu samráði við aðildarríkin.

17. gr.

1. Aðildarríkin skulu tímanlega og að höfðu samráði við framkvæmdastjórnina samþykkja lög og stjórnsýslufyrirmæli sem nauðsynleg eru til framkvæmdar reglugerð þessari.

Slíkar ráðstafanir skulu meðal annars taka til skipulagningar, aðferða og leiða við eftirlit og viðurlega við brotum.

2. Aðildarríkin skulu aðstoða hvert annað við beitingu þessarar reglugerðar og hafa eftirlit með hvort farið sé að henni.

3. Innan ramma þessarar gagnkvæmu aðstoðar skulu lögbær yfirvöld aðildarríkjanna senda hvert öðru reglulega allar tiltækar upplýsingar varðandi:

- brot á þessari reglugerð sem aðilar búsettir erlendis fremja og viðurlæg sem beitt er gegn slíkum brotum,
- viðurlæg sem aðildarríki beitir gagnvart íbúum sínum fyrir slík brot framin í öðrum aðildarríkjum.

IX. ÞÁTTUR

Lokaákvæði

18. gr.

1. Reglugerð (EBE) nr. 543/69 er hér með felld úr gildi.

Hins vegar:

- skal 4. gr. téðrar reglugerðar gilda áfram til 31. desember 1989 um ökutæki, sem notuð eru af opinberum yfirvöldum í þjónustu almennings og eru ekki í samkeppni við flutningafyrirtæki sem rekin eru í viðskiptaskyni, og dráttarbífreiðir sem eingöngu eru notaðar fyrir staðbundinn landbúnað og skógariðnað. Aðildarríki er þó heimilt að láta þessa reglugerð gilda um slíka innanlandsflutninga á yfirráðasvæði sínu fyrir þann tíma,
- skal 15. gr. téðrar reglugerðar gilda áfram til 31. desember 1989 um ökutæki og ökumenn sem starfa við reglubundna farþegaflutninga milli landa svo fremi þau ökutæki sem til þess eru notuð séu ekki búin ökurita sem notaður er eins og kveðið er á um í reglugerð (EBE) nr. 3821/85.

2. Tilvísanir í úreltu reglugerðina samkvæmt 1. mgr. skulu teljast tilvísanir í þessa reglugerð.

19. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi 29. september 1986.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 20. desember 1985.

Fyrir hönd ráðsins,

R. KRIEPS

forseti.