

## ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 3820/85

z dnia 20 grudnia 1985 r.

### w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając decyzję Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów wpływających na konkurencyjność transportu kolejowego, drogowego i śródlądowego<sup>1</sup>, w szczególności jej sekcję III,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego<sup>3</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

w dziedzinie transportu drogowego przepisy socjalne Wspólnoty zostały ustanowione w rozporządzeniu (EWG) nr 543/69<sup>5</sup> z uzupełnieniem zawartym w rozporządzeniu (EWG) nr 2829/77<sup>6</sup>; ustawodawstwo ma na celu harmonizację warunków konkurencji między sposobami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora drogowego i poprawienia warunków pracy i bezpieczeństwa ruchu drogowego; postęp, jaki się dokonuje w tych dziedzinach musi zapewniać bezpieczeństwo i rozwój; konieczność uelastyczenia przepisów niniejszego rozporządzenia bez uszczuplania ich celów;

biorąc pod uwagę przewidziane dalej zmiany, w celu wyjaśnienia zagadnień, wszystkie odnośne przepisy powinny być zebrane w jednym tekście, a w konsekwencji rozporządzenie (EWG) nr 543/69 powinno być uchylone; wyłączenia ustanowione w art. 4 dla pewnych pojazdów oraz przepisy art. 15 dotyczące pewnych rodzajów transportu osobowego powinny być przez pewien czas utrzymywane w mocy;

przepisy niniejszego rozporządzenia regulujące warunki pracy nie mogą przesądzać o prawie tych dwóch gałęzi przemysłu do tworzenia sformułowań, poprzez umowę zbiorową lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników; w celu nie tylko promowania postępu technicznego, ale także dla poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, każde Państwo Członkowskie musi zachować prawo do przyjęcia pewnych stosownych rozwiązań;

<sup>1</sup> Dz.U. nr 88 z 24.05.1965, str. 1500/65.

<sup>2</sup> Dz.U. nr C 100 z 12.04.1984, str. 3. oraz Dz.U. nr C 223 z 3.09.1985, str. 5.

<sup>3</sup> Dz.U. nr C 122 z 20.05.1985, str. 168.

<sup>4</sup> Dz.U. nr C 104 z 25.04.1985, str. 4. oraz Dz.U. nr C 303 z 25.11.1985., str. 29.

<sup>5</sup> Dz.U. nr L 77 z 29.03.1969, str. 49.

<sup>6</sup> Dz.U. nr L 334 z 24.12.1977, str. 1.

ze względu na spadek liczby konwojentów i konduktorów nie istnieje potrzeba regulowania okresów odpoczynku członków załogi innych niż kierowca;

zastąpienie tygodnia ruchomego, tygodniem stałym ułatwiłoby kierowcom organizowanie własnej pracy i usprawniłoby kontrolę;

należy określić system, mający zastosowanie do operacji międzynarodowego transportu drogowego do lub z państwa trzeciego lub między dwoma państwami w tranzycie przez terytorium Państwa Członkowskiego; postanowienia Umowy europejskiej dotyczące pracy załóg pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym (ang. AETR) z dnia 1 lipca 1970 r. powinny mieć zastosowanie do tych operacji transportowych; w przypadku pojazdów zarejestrowanych w państwie, nie będącym Umawiającą się Stroną AETR, przepisy te będą miały zastosowanie tylko do tej części podróży, która odbywa się w obrębie Wspólnoty;

ze względu na fakt, że przedmiot Umowy AETR mieści się w zakresie niniejszego rozporządzenia, że Wspólnota może negocjować i zawierać umowy; szczególne okoliczności, w jakich miały miejsce negocjacje AETR, gwarantują, poprzez wyłączenie, procedurę w której Państwa Członkowskie Wspólnoty indywidualnie układają instrumenty ratyfikacji lub przystąpienia w zgodnym działaniu, ale mimo to działają w interesie i w imieniu Wspólnoty;

w celu zapewnienia supremacji prawa Wspólnoty w odniesieniu do transportu wewnątrzwspólnotowego, Państwa Członkowskie powinny w czasie składania swoich dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia zgłosić zastrzeżenie, na mocy którego międzynarodowe operacje transportowe między Państwami Członkowskimi nie będą uważane za międzynarodowe operacje transportowe w rozumieniu Umowy;

przewidziane w samej Umowie możliwości dwustronnych porozumień między Umawiającymi się Stronami ograniczających tę umowę w kwestiach strefy granicznej i operacji transportowo - tranzytowych podlegają zasadniczo kompetencji Wspólnoty,

jeśli jakaś poprawka do wewnętrznych zasad Wspólnoty w tej dziedzinie wymagać będzie odpowiedniej poprawki do Umowy, to Państwa Członkowskie będą postępować wspólnie w celu wprowadzenia takiej poprawki zgodnie z określoną niniejszym procedurą;

pewne operacje transportowe mogą być wyłączone spod zastosowania niniejszego rozporządzenia;

pożądane jest wzmocnienie i wyjaśnienie pewnych decyzji oraz uaktualnienie pewnych przepisów, w szczególności odnoszących się do wyjątków dotyczących pewnej kategorii pojazdów;

pożądane jest sformułowanie przepisów odnoszących się do minimalnego wieku kierowców zajmujących się przewozem rzeczy lub osób pamiętając tu o pewnych wymaganiach szkolenia zawodowego oraz dotyczących minimalnego wieku konwojentów oraz konduktorów; do celów szkolenia zawodowego Państwa Członkowskie będą musiały umożliwić obniżenie dozwolonego wieku minimalnego dla pomocników kierowców do 16 lat;

uwzględniając, okresy prowadzenia pojazdów, pożądane jest ustalenie limitów na ciągły okres prowadzenia i dzienny okres prowadzenia, jednak bez naruszania jakichkolwiek przepisów

krajowych, na mocy których kierowcom nie wolno prowadzić pojazdu dłużej niż mogą to robić z całkowitym bezpieczeństwem;

dłuższy czas prowadzenia dziennego wraz z krótszym czasem prowadzenia w okresie dwóch tygodni prawdopodobnie ułatwią zarządzanie przedsiębiorstwami transportowymi i przyczynią się do postępu społecznego;

przepisy dotyczące przerw w prowadzeniu pojazdu powinny być uregulowane z powodu dłuższego czasu prowadzenia dziennego;

w odniesieniu do okresów odpoczynku pożądanym jest ustalenie minimalnego okresu trwania i innych warunków dotyczących dziennych i tygodniowych okresów odpoczynku członków załóg;

podróże byłyby łatwiejsze, gdyby kierowcy mogli podzielić swój czas dziennego odpoczynku, w szczególności aby uniknąć konieczności spożywania posiłków i korzystania z noclegu w tym samym miejscu;

wydłużanie okresów odpoczynku tygodniowego, przy możliwości ich skracania, jest korzystne dla postępu społecznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli kierowca może w pewnym terminie i w dowolnie wybranym miejscu zrekompensować sobie tę część swego okresu odpoczynku, której nie wykorzystał;

wiele operacji transportu drogowego wewnątrzspółnotowego obejmuje przez część podróży transport promowy lub kolejowy, w związku z tym powinny być ustalone przepisy dotyczące okresów odpoczynku dziennego i przerw odpowiednich do takich operacji

w interesie bezpieczeństwa ruchu drogowego, wypłaty premii za przebytą odległość i/lub za przewiezioną rzecz, które mogłyby zagrozić temu bezpieczeństwu, muszą być zakazane;

pożądane jest dopuszczenie dokonywania odstępstw od niniejszego rozporządzenia dotyczących pewnych krajowych operacji transportowych o specyficznych cechach; w przypadku wyjątków Państwa Członkowskie powinny zadbać, aby standard ochrony socjalnej oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego nie były zagrożone;

ze względu na specyficzną naturę transportu osobowego uzasadnione jest ponowne zdefiniowanie kategorii pojazdów mogących być przez Państwa Członkowskie wyłączonych spod zastosowań tego rozporządzenia w zakresie transportu krajowego;

Państwa Członkowskie powinny mieć prawo, za pozwoleniem Komisji, do przyznawania w wyjątkowych przypadkach odstępstw od przepisów rozporządzenia; w pilnych przypadkach przyznanie tych odstępstw na czas ograniczony powinno być możliwe bez uprzedniej zgody Komisji;

w przypadku kierowców pojazdów używanych do regularnych usług przewozu osobowego kopia rozkładu jazdy i wyciąg z przebiegu pracy w przedsiębiorstwie mogą zastąpić sprzęt rejestrujący; dla zastosowania niniejszego rozporządzenia i dla zapobiegania nadużyciom byłoby przydatne dostarczenie kierowcom, którzy sobie tego zażyczą, wyciągów z ich przebiegu pracy;

w interesie skutecznej kontroli pożądanym jest, by regularne międzynarodowe usługi przewozu osobowego, z wyjątkiem niektórych usług granicznych, nie były nadal zwolnione z obowiązku instalacji i używania sprzętu rejestrującego;

pożądanym jest podkreślenie znaczenia i potrzeby przestrzegania niniejszego rozporządzenia przez pracodawców i kierowców;

Komisja powinna badać rozwój sytuacji w Państwach Członkowskich i dostarczać Radzie oraz Parlamentowi Europejskiemu sprawozdania ze stosowania tych zasad co dwa lata;

dla stosowania niniejszego rozporządzenia i kontroli jego wykonania właściwe jest, by Państwa Członkowskie służyły sobie wzajemną pomocą,

**PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:**

## SEKCJA I

### **Definicje**

#### *Artykuł 1*

W niniejszym rozporządzeniu:

1. „przewóz drogowy” oznacza każdą podróż, odbywaną na drogach publicznych przez pojazd, załadowany lub nie, służący do przewozu osób lub rzeczy;
2. „pojazd” oznacza pojazd silnikowy, ciągnik, przyczepę lub naczepę, określone następująco:
  - a) „pojazd silnikowy” każdy silnikowy pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd biegnący po szynach i używany zwykle do przewozu osób lub rzeczy;
  - b) „ciągnik” każdy silnikowy pojazd samochodowy, poruszający się po drodze, inny niż pojazd biegnący po szynach i skonstruowany specjalnie do ciągnięcia, pchania lub poruszania przyczep, naczep, narzędzi lub maszyn;
  - c) „przyczepa” każdy pojazd, przeznaczony do łączenia go z pojazdem silnikowym lub ciągnikiem;
  - d) „naczepa” przyczepa bez przedniej osi, łączona w taki sposób, że znaczna część jej ciężaru oraz ciężaru jej ładunku obciąża ciągnik lub pojazd silnikowy;
3. „kierowca” oznacza każdą osobę, która kieruje pojazdem nawet przez krótki okres, oraz każdą osobę, która jest przewożona w pojeździe w tym celu, aby kierować nim w razie potrzeby;
4. „tydzień” oznacza okres zawarty między godziną 00:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę;

5. „odpoczynek” oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedna godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
6. „dozwolona maksymalna masa” oznacza maksymalny dozwolony ciężar roboczy pojazdu z pełnym ładunkiem;
7. „regularne usługi przewozu osobowego” oznaczają usługi krajowe i międzynarodowe, określone w art. 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 117/66 z 28 lipca 1966 w sprawie wprowadzenia wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarami i autobusami<sup>7</sup>.

## SEKCJA II

### Zakres

#### *Artykuł 2*

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewozów drogowych, zgodnie z określeniem w art. 1 ust. 1, w obrębie Wspólnoty.
2. Zamiast obecnych zasad do niżej wymienionych operacji międzynarodowego transportu drogowego będzie miała zastosowanie Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR);
  - do i/lub z państw trzecich, będących stroną układu, albo w tranzycie przez te kraje, dla całej podróży w trakcie, której takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w Państwie Członkowskim lub w jednym ze wspomnianych państw trzecich;
  - do i/lub z państwa trzeciego, nie będącego stroną układu, w przypadku jakiegokolwiek podróży odbywanej w obrębie Wspólnoty, gdzie takie operacje są wykonywane przez pojazdy zarejestrowane w jednym z tych krajów.

#### *Artykuł 3*

Wspólnota przystąpi do wszelkich negocjacji z państwami trzecimi, które mogą być konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 4*

Rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozów dokonywanych:

1. pojazdami przeznaczonymi do przewozu rzeczy, gdy dozwolona maksymalna masa pojazdu, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 ton;
2. pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego przeznaczone;

---

<sup>7</sup> Dz.U. nr 147 z 9.08.1966, str. 2688/66.

3. pojazdami przeznaczonymi do przewozu osób wykonywanego w ramach usług regularnych, których droga przebiegu przekracza 50 km;
4. pojazdami których maksymalna dopuszczalna prędkości nie przekracza 30 kilometrów na godzinę;
5. pojazdami przeznaczonymi lub podlegającymi kontroli służb zbrojnych, służb obrony cywilnej, służb przeciwpożarowych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
6. pojazdami przeznaczonymi dla usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociągowych, gazowniczych i energetycznych, zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej, usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;
7. pojazdami używanymi w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczonymi do zadań ratownictwa;
8. wyspecjalizowanymi pojazdami przeznaczonymi do zadań medycznych;
9. pojazdami przewożącymi wyposażenie cyrkowe i wesołych miasteczek;
10. wyspecjalizowanymi pojazdami pomocy technicznej;
11. pojazdami przechodzącymi próby drogowe w celu ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdami nowymi bądź przebudowanymi, które jeszcze nie weszły do ruchu;
12. pojazdami używanymi do niehandlowych przewozów w celach prywatnych;
13. pojazdami używanymi do odbioru mleka w gospodarstwach rolnych lub odwożące do tych gospodarstw pojemniki na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.

### SEKCJA III

#### **Założa**

#### *Artykuł 5*

1. Minimalny wiek kierowców zatrudnianych przy przewozie rzeczy wynosi:
  - a) dla pojazdów, łącznie, gdy taki przypadek ma miejsce, z przyczepami lub naczepami, o dopuszczalnym maksymalnym ciężarze nie przekraczającym 7,5 ton na ukończone 18 lat;
  - b) dla pozostałych pojazdów:
    - 21 ukończonych lat, lub

- 18 ukończonych lat, pod warunkiem, że zainteresowana osoba posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych, uznane przez jedno z Państw Członkowskich i potwierdzające, że osoba ta ukończyła kurs dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy transportem drogowym, będące w zgodzie z zasadami Wspólnoty odnośnie minimalnego poziomu szkolenia dla kierowców transportu drogowego.

2. Każdy kierowca zatrudniony przy przewozie osób musi mieć ukończone 21 lat.

Każdy kierowca zatrudniony przy przewozie osób na trasach w promieniu powyżej 50 km od normalnej bazy musi także spełniać jeden z następujących warunków:

- a) musi mieć przepracowany co najmniej jeden rok przy przewozie rzeczy jako kierowca pojazdów o dozwolonej dopuszczalnej masie przekraczającym 3,5 ton;
- b) musi mieć przepracowany co najmniej jeden rok jako kierowca pojazdów służących do wykonywania usług przewozu osobowego na trasach w promieniu nie przekraczającym 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu lub innego typu usług przewozu osobowego nie podlegających niniejszemu rozporządzeniu, pod warunkiem, że właściwy organ uzna, że wykonując to zdobył konieczne doświadczenie;
- c) musi posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych uznane przez jedno z Państw Członkowskich potwierdzające, że osoba ta ukończyła kurs dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu drogowego osób, będące w zgodzie z zasadami Wspólnoty dotyczącymi minimalnego poziomu szkolenia dla kierowców transportu drogowego.

3. Minimalny wiek dla konwojentów i konduktorów wynosi 18 lat.

4. Kierowca zatrudniony przy przewozie osób nie podlega warunkom określonym w ust. 2 lit. a), b) i c) akapit drugi, jeśli do dnia 1 października 1970 r. wykonywał ten zawód, przez co najmniej jeden rok.

5. W przypadku operacji transportu wewnętrznego, wykonywanych w promieniu 50 km od miejsca bazy pojazdu, łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki są usytuowane w obrębie tego promienia. Państwa Członkowskie mogą zmniejszyć minimalny wiek pomocników kierowcy do 16 lat, pod warunkiem, że służy to celom szkolenia zawodowego i nie podlega ograniczeniom nałożonym przez prawo krajowe w dziedzinie zatrudnienia.

## SEKCJA IV

### **Okresy prowadzenia pojazdu**

#### *Artykuł 6*

1. Okres prowadzenia pojazdu między każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku lub między okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku, zwanego dalej „dziennym okresem prowadzenia pojazdu”, nie może przekraczać dziewięciu godzin. Może być przedłużony dwukrotnie w każdym tygodniu do 10 godzin.

Kierowca musi, po nie więcej niż sześciu dziennych okresach prowadzenia pojazdu, odebrać tygodniowy okres odpoczynku, określony w art. 8 ust. 3.

Tygodniowy okres odpoczynku można odłożyć do końca szóstego dnia, jeżeli całkowity czas prowadzenia pojazdu przez tych sześć dni nie przekracza wartości maksymalnej odpowiadającej sześciu dziennym okresom prowadzenia pojazdu.

W przypadku międzynarodowego przewozu osób, wykonywanego inaczej niż na zasadzie usług regularnych, terminy „sześciu”, „sześć” i „szóstego” w drugim i trzecim zdaniu są zastąpione odpowiednio terminami „dwunastu”, „dwanaście” i „dwunastego”.

Państwa Członkowskie mogą w obrębie swych terytoriów rozszerzyć stosowanie poprzedniego akapitu na krajowe usługi przewozu osobowego inne niż wykonywane na zasadzie usług regularnych.

2. Całkowity okres prowadzenia pojazdu w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekraczać 90 godzin.

## SEKCJA V

### **Przerwy i okresy wypoczynku**

#### *Artykuł 7*

1. Po czteroipółgodzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowcy przysługuje przerwa, co najmniej 45- minutowa, chyba, że zaczyna on okres odpoczynku.

2. Przerwa taka może być zastąpiona przerwami wynoszącymi, po co najmniej 15 minut, rozłożonymi na okres prowadzenia pojazdu lub bezpośrednio po tym okresie w taki sposób, aby było to zgodne z przepisami ust. 1.

3. W drodze wyjątku od ust. 1, w przypadku krajowego przewozu osób wykonywanego na zasadzie usług regularnych Państwa Członkowskie mogą ustalić minimalną przerwę nie krótszą niż 30 minut po okresie prowadzenia pojazdu nieprzekraczającym czterech godzin. Takie wyjątki można przyznać tylko w tych przypadkach, gdzie przerwy w prowadzeniu pojazdów przekraczające 30 minut zakłócałyby miejski ruch uliczny i gdzie kierowca nie ma możliwości odebrania 15-minutowej przerwy w ciągu czterech i pół godziny prowadzenia pojazdu przed przerwą 30-minutową.

4. Podczas tych przerw kierowca nie może wykonywać żadnej innej pracy. Do celów niniejszego artykułu czas oczekiwania i czas niepoświęcony prowadzeniu pojazdu, spędzony w pojeździe w ruchu, na promie lub w pociągu nie będzie uważany za „inną pracę”.

5. Przerwy przestrzegane na podstawie niniejszego artykułu nie mogą być uznawane zaienne okresy odpoczynku.

#### *Artykuł 8*

1. W każdym 24-godzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu odpoczynku, wynoszącego, co najmniej 11 kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do minimum dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod



warunkiem, że przed upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący rekompensatę.

W dni, kiedy odpoczynek jest nie skrócony zgodnie z pierwszym akapitem, może być wykorzystany w dwóch lub trzech oddzielnych okresach w ciągu 24 godzin, z których jeden musi trwać, co najmniej osiem kolejnych godzin. W takim przypadku minimalna długość odpoczynku będzie zwiększona do 12 godzin.

2. W każdym 30- godzinnym okresie, gdy pojazd jest prowadzony, co najmniej przez dwóch kierowców, każdy kierowca będzie uprawniony do okresu odpoczynku trwającego nie mniej niż osiem kolejnych godzin.

3. W trakcie każdego tygodnia jeden z okresów odpoczynku, określonych w ust. 1 i 2, przedłuża się jako odpoczynek tygodniowy, do ogólnej liczby 45 kolejnych godzin. Taki okres odpoczynku może być skrócony do minimum 36 kolejnych godzin, jeżeli będzie on odbierany w miejscu normalnej bazy pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, albo do minimum 24 kolejnych godzin, jeśli jest odbierany gdzie indziej. Każde skrócenie będzie rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku odbieranym łącznie przed upływem trzeciego tygodnia następującego po tygodniu, określonym.

4. Tygodniowy okres odpoczynku, zaczynający się w jednym tygodniu i kontynuowany w następnym tygodniu, może być dołączony do dowolnego z tych tygodni.

5. W przypadku przewozu osób, do którego ma zastosowanie art. 6 ust. 1 akapit czwarty lub piąty tygodniowy okres odpoczynku można przełożyć do tygodnia następującego po tygodniu, za który ten odpoczynek przysługuje, i można go dołączyć do odpoczynku tygodniowego za ten drugi tydzień.

6. Każdy odpoczynek stanowiący rekompensatę za skrócenie dziennego i/lub tygodniowego okresu odpoczynku musi być dołączony do innego odpoczynku, co najmniej ośmiogodzinnego i będzie udzielony na żądanie zainteresowanego kierowcy w miejscu parkowania lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

7. Dzienny okres odpoczynku może być wykorzystywany w pojeździe, jeśli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju.

#### *Artykuł 9*

Niezależnie od przepisów art. 8 ust. 1, jeśli kierowca wykonujący przewozy rzeczy lub osób towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, dzienny okres odpoczynku można przerwać nie więcej niż jeden raz, pod warunkiem, że spełnione są następujące warunki:

- musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana na lądzie, przed lub po części dziennego okresu odpoczynku odebranej na pokładzie promu lub w pociągu,
- okres między dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być możliwie najkrótszy i w żadnym przypadku nie może przekraczać jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalności celne włącza się do operacji wejścia lub zejścia z pokładu,

- podczas obu części okresu odpoczynku kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.

Przerwany w taki sposób dzienny okres odpoczynku przedłuża się o dwie godziny.

## SEKCJA VI

### **Zakaz niektórych rodzajów zapłaty**

#### *Artykuł 10*

Wynagrodzenie kierowców za przebytą długość drogi i/lub ilości przewiezionych rzeczy, nawet w formie premii lub dodatku do wynagrodzenia, jest zabroniona, chyba, że wypłaty tego rodzaju nie pogorszą bezpieczeństwa na drogach.

## SEKCJA VII

### **Wyjątki**

#### *Artykuł 11*

Każde Państwo Członkowskie może stosować wyższe wielkości minimalne lub niższe maksymalne, niż ustalone w art. 5-8. Niezależnie od tego do Kierowców wykonujących działalność międzynarodowego transportu drogowego w pojazdach zarejestrowanych w innym Państwie Członkowskim będą miały zastosowanie przepisy niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 12*

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu na drodze oraz w celu umożliwienia kierowcy dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od przepisów niniejszego rozporządzenia w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać rodzaj i powód odstąpienia od rejestracji w wykresówce przyrzędu kontrolnego lub w swojej karcie dziennej.

#### *Artykuł 13*

1. Każde Państwo Członkowskie może na swoim terytorium lub w uzgodnieniu z zainteresowanymi krajami na terytorium innego Państwa Członkowskiego, udzielić odstępstw od dowolnego przepisu niniejszego rozporządzenia odnośnie do przewozu pojazdem należącym do jednej lub kilku poniższych kategorii:

- a) pojazdy używane do przewozu osób, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie nadają się do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą i są przeznaczone do tego celu;
- b) pojazdy używane przez władze publiczne do pełnienia służby publicznej, które nie stanowią konkurencji dla przedsiębiorstw transportu drogowego;

- c) pojazdy używane przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne lub rybackie do przewozu rzeczy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu łącznie z miejscowymi obszarami administracyjnymi, których ośrodki znajdują się w obrębie tego promienia;
- d) pojazdy używane do przewozu odpadków lub szkieletów zwierzęcych, nie przeznaczonych do spożycia przez ludzi;
- e) pojazdy używane do przewozu żywych zwierząt w gospodarstwach rolnych na miejscowy rynek i odwrotnie lub z rynku do miejscowych rzeźni;
- f) pojazdy używane jako sklepy na miejscowym rynku lub w handlu obwoźnym lub używanych jako ruchome punkty do wykonywania transakcji bankowych, walutowych, oszczędnościowych, do czynności związanych z kultem, do wypożyczania książek, płyt lub kaset, do obsługi wydarzeń kulturalnych lub wystaw i specjalnie przystosowanych do tego celu;
- g) pojazdy przewożące materiały lub urządzenia na użytek kierowcy w trakcie jego pracy w promieniu 50 km od miejsca normalnej bazy pojazdu, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie stanowi głównej czynności kierowcy i że taki wyjątek nie narusza poważnych celów niniejszego rozporządzenia. Państwa Członkowskie mogą wprowadzić konieczność posiadania indywidualnego upoważnienia do takich wyjątków;
- h) pojazdy poruszające się wyłącznie na wyspach o powierzchni nie przekraczającej 2300 km<sup>2</sup>, które nie są połączone z resztą terytorium państwowego mostem, brodem ani tunelem otwartym dla ruchu pojazdów silnikowych;
- i) pojazdy używane do przewozu rzeczy i napędzane gazem wytwarzanym w pojeździe, napędzane elektrycznie lub wyposażone w regulator, jeśli takie pojazdy są uznane, w świetle ustawodawstwa Państwa Członkowskiego zarejestrowania, za równoważne pojazdom napędzanym benzyną lub olejem napędowym i których ciężar łącznie z przyczepą lub naczepą nie przekracza 3,5 ton;
- j) pojazdy służące do nauki prowadzenia pojazdu, mającej na celu uzyskanie prawa jazdy;
- k) ciągniki używane wyłącznie do prac rolniczych i leśnych.

Państwa Członkowskie poinformują Komisję o wyjątkach udzielonych na mocy tego ustępu.

2. Państwa Członkowskie mogą, po uprzednim upoważnieniu przez Komisję, zwolnić od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia operacje transportowe wykonywane w wyjątkowych okolicznościach, jeśli takie zwolnienie nie narusza poważnie celów niniejszego rozporządzenia.

W nagłych przypadkach mogą one udzielić czasowego zwolnienia na okres nieprzekraczający 30 dni, o czym niezwłocznie powiadomią Komisję.

Komisja powiadomi pozostałe Państwa Członkowskie o wszelkich zwolnieniach udzielonych na mocy niniejszego rozporządzenia.

## SEKCJA VIII

### Postępowanie kontrolne i kary

#### *Artykuł 14*

1. W przypadku:

- regularne krajowe usługi przewozu osobowego, oraz
- regularne międzynarodowe usługi przewozu osobowego, których końcowe punkty tras znajdują się w odległości do 50 km w linii prostej od granicy pomiędzy dwoma Państwami Członkowskimi, i których trasa nie przekracza 100 km,

podlegających niniejszemu rozporządzeniu, rozkłady jazdy i wykazy obowiązków będą sporządzone przez przedsiębiorstwa.

2. Wykaz obowiązków będzie wykazywał, w odniesieniu do każdego kierowcy, nazwisko, miejsce bazy oraz harmonogram opracowany z wyprzedzeniem dla różnych okresów prowadzenia pojazdu, innych prac oraz dyspozycyjności.

3. Wykaz obowiązków będzie zawierał wszystkie szczegółowe informacje, podane w ust. 2 dla minimalnego okresu obejmującego zarówno tydzień bieżący, jak i tygodnie bezpośrednio poprzedzające i następujące po tym tygodniu.

4. Wykaz obowiązków będzie podpisany przez kierownika przedsiębiorstwa lub przez osobę upoważnioną do jego reprezentowania.

5. Każdy kierowca wyznaczony do usługi określonej w ust. 1, będzie posiadał wyciąg z wykazu obowiązków i kopię rozkładu jazdy.

6. Wykaz obowiązków będzie przechowywany przez przedsiębiorstwo przez jeden rok po upływie okresu, jaki obejmował. Przedsiębiorstwo wyda wyciąg z wykazu zainteresowanemu kierowcy, który tego zażąda.

7. Niniejszy artykuł nie ma zastosowania do kierowców pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące używane zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym<sup>8</sup>.

#### *Artykuł 15*

1. Przedsiębiorstwo transportowe zorganizuje pracę kierowców w taki sposób, by kierowcy mogli spełniać wymagania odnośnych przepisów niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzenia (EWG) nr 1821/85.

2. Przedsiębiorstwo będzie dokonywało okresowych kontroli, które zapewnią, że przepisy wykonywania obu tych rozporządzeń są wykonywane. Jeśli stwierdzone zostanie ich naruszenie, przedsiębiorstwo podejmie stosowne kroki, aby zapobiec powtórnym naruszeniom.

---

<sup>8</sup> Dz.U. nr L 370/1 z 31.12.1985, str. 8.

## *Artykuł 16*

1. Komisja będzie, co dwa lata sporządzała sprawozdanie z wdrożenia niniejszego rozporządzenia przez Państwa Członkowskie oraz z osiągnięć rozwojowych w omawianej dziedzinie. Sprawozdanie to zostanie przez Komisję skierowane do Rady i Parlamentu Europejskiego w ciągu 13 miesięcy od upływu dwuletniego okresu, jaki to sprawozdanie obejmuje.
2. Aby umożliwić Komisji sporządzenie sprawozdania, określonego w ust. 1, Państwa Członkowskie będą, co dwa lata przekazywać konieczne informacje na znormalizowanym formularzu. Informacje te muszą dotrzeć do Komisji nie później niż dnia 30 września po upływie dwuletniego okresu, objętego sprawozdaniem.
3. W uzgodnieniu z Państwami Członkowskimi Komisja opracuje taki znormalizowany formularz.

## *Artykuł 17*

1. Państwa Członkowskie przyjmują i opublikują ustawy, rozporządzenia i przepisy administracyjne konieczne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

Takie środki powinny obejmować między innymi organizację, procedurę i środki kontroli oraz kary nakładane w przypadku naruszenia.

2. Państwa Członkowskie udzielą sobie wzajemnej pomocy w stosowaniu niniejszego rozporządzenia i w kontrolowaniu jego przestrzegania.
3. W ramach wzajemnej pomocy właściwe władze Państw Członkowskich będą sobie wzajemnie przysyłać wszelkie dostępne informacje dotyczące:
  - naruszeń niniejszego rozporządzenia, dokonywanych przez osoby nie zamieszkałe w ich krajach oraz kar nałożonych za takie naruszenia;
  - kar nałożonych przez Państwo Członkowskie na osoby w nim zamieszkałe, za naruszenia, dokonane w innych Państwach Członkowskich.

## SEKCJA IX

### **Przepisy końcowe**

## *Artykuł 18*

1. Rozporządzenie (EWG) nr 543/69, traci moc

Jednakże:

- Art. 4 niniejszego rozporządzenia będzie miał nadal, do dnia 31 grudnia 1989 r., zastosowanie do pojazdów używanych przez władze publiczne do służb publicznych, które nie konkurują z przedsiębiorstwami transportowymi oraz do ciągników używanych wyłącznie do lokalnych prac rolnych i leśnych. Państwo Członkowskie

może niezależnie od tego zapewnić zastosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do takich krajowych operacji transportowych w obrębie swojego terytorium od wcześniejszej daty.

- Art. 15 niniejszego rozporządzenia będzie miał nadal, do dnia 31 grudnia 1989 r., zastosowanie do pojazdów i kierowców zatrudnionych w regularnych międzynarodowych usługach przewozu osobowego, dopóki pojazdy używane do takich usług nie będą wyposażone w urządzenia rejestrujące, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 3821/85.
2. Odniesienia do rozporządzenia uchylonego na mocy ust. 1 będą stanowiły odniesienia do niniejszego rozporządzenia.

#### *Artykuł 19*

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 29 września 1986 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 grudnia 1985 r.

*W imieniu Rady*

R. KRIEPS

*Przewodniczący*