

I

(Besluiten waarvan de publikatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EEG) Nr. 3820/85 VAN DE RAAD

van 20 december 1985

tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 75,

Gelet op de beschikking van de Raad van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ⁽¹⁾, inzonderheid op titel III,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Europese Parlement ⁽³⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽⁴⁾,

Overwegende dat de communautaire voorschriften van sociale aard in de sector wegvervoer zijn vervat in Verordening (EEG) nr. 543/69 ⁽⁵⁾, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 2829/77 ⁽⁶⁾; dat deze voorschriften moeten leiden tot harmonisatie van de concurrentievoorwaarden in de bedrijfstak van het inlandtransport, met name in de sector wegvervoer, alsmede tot verbetering van de arbeidsvoorwaarden en de verkeersveiligheid; dat de vooruitgang die op deze terreinen is geboekt moet worden gevrijwaard en bevorderd; dat het echter noodzakelijk is de huidige bepalingen van genoemde verordening te versoepelen, zonder dat dit ten koste gaat van de beoogde doelstellingen;

Overwegende dat het ter wille van de overzichtelijkheid dienstig is om tegelijk met de hierna uiteengezette wijzigingen alle ter zake geldende bepalingen in één enkele tekst op te nemen en derhalve Verordening (EEG) nr. 543/69 in te trekken; dat de in artikel 4 bedoelde afwijkingen voor bepaalde voertuigen en de bepalingen van artikel 15 voor bepaalde soorten personenvervoer evenwel gedurende een bepaald tijdvak van kracht moeten blijven;

Overwegende dat de voorschriften van deze verordening met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden de bevoegdheid van de sociale partners onverlet laten om, met name in het kader van collectieve arbeidsovereenkomsten, tot

gunstiger voorwaarden voor de werknemers te komen; dat, ter bevordering van de sociale vooruitgang of ter verbetering van de verkeersveiligheid, iedere Lid-Staat de bevoegdheid dient te behouden om bepaalde passende maatregelen te nemen;

Overwegende dat het, gezien de daling van het aantal begeleiders en conducteurs, niet meer noodzakelijk is de rusttijd van andere bemanningsleden dan de bestuurders te reglementeren;

Overwegende dat de vervanging van de glijdende werkweek door de vaste werkweek de werkorganisatie van de bestuurders kan vergemakkelijken en de controle erop kan verbeteren;

Overwegende dat het nodig is een regeling vast te stellen voor het internationale wegvervoer van en naar derde landen of tussen twee derde landen dat in transitie het grondgebied van een Lid-Staat aandoet; dat op dit vervoer de bepalingen van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) van 1 juli 1970 moeten worden toegepast; dat deze bepalingen, in het geval van voertuigen die zijn ingeschreven in een Staat die geen partij bij de AETR is, alleen moeten worden toegepast op het gedeelte van het traject dat binnen de Gemeenschap wordt afgelegd;

Overwegende dat, daar de inhoud van de AETR tot de werkingssfeer van deze verordening behoort, de bevoegdheid tot het onderhandelen over en de sluiting van de betrokken Overeenkomst bij de Gemeenschap berust; dat de bijzondere omstandigheden waaronder de onderhandelingen over de AETR hebben plaatsgevonden evenwel bij uitzondering een procedure rechtvaardigen volgens welke de Lid-Staten van de Gemeenschap de akten van bekrachtiging of toetreding afzonderlijk maar in het kader van een onderling afgestemd optreden nederleggen, waarbij zij echter in het belang van de Gemeenschap en namens haar handelen;

Overwegende dat, om in het vervoer binnen de Gemeenschap de voorrang van het Gemeenschapsrecht te verzekeren, de Lid-Staten bij de nederlegging van hun akten van bekrachtiging of toetreding een voorbehoud dienen te doen gelden krachtens hetwelk grensoverschrijdend vervoer tussen de Lid-Staten niet als grensoverschrijdend vervoer in de zin van de Overeenkomst moet worden beschouwd;

⁽¹⁾ PB nr. 88 van 24. 5. 1965, blz. 1500/65.

⁽²⁾ PB nr. C 100 van 12. 4. 1984, blz. 3 en PB nr. C 223 van 3. 9. 1985, blz. 5.

⁽³⁾ PB nr. C 122 van 20. 5. 1985, blz. 168.

⁽⁴⁾ PB nr. C 104 van 25. 4. 1985, blz. 4 en PB nr. C 303 van 25. 11. 1985, blz. 29.

⁽⁵⁾ PB nr. L 77 van 29. 3. 1969, blz. 49.

⁽⁶⁾ PB nr. L 334 van 24. 12. 1977, blz. 1.

Overwegende dat de door de Overeenkomst geboden mogelijkheden van afwijkende bilaterale overeenkomsten tussen de Partijen bij de Overeenkomst voor het vervoer in grensgebieden en het transitovervoer in beginsel onder de bevoegdheid van de Gemeenschap vallen ;

Overwegende dat indien een wijziging van de interne regeling van de Gemeenschap op het betreffende gebied een dienovereenkomstige wijziging van de Overeenkomst vereist, de Lid-Staten gemeenschappelijk zullen optreden om een zodanige wijziging in de Overeenkomst te bewerkstelligen volgens de daarin voorgeschreven procedure ;

Overwegende dat bepaalde categorieën vervoer van het toepassingsgebied van deze verordening kunnen worden uitgesloten ;

Overwegende dat het wenselijk is bepaalde definities aan te vullen en te verduidelijken en sommige bepalingen bij te stellen, met name voor wat betreft de voor een aantal categorieën van voertuigen beoogde toegestane afwijkingen ;

Overwegende dat voor de minimumleeftijd van bestuurders in het goederen- of personenvervoer, mede in verband met bepaalde eisen inzake de beroepsopleiding, alsmede voor de minimumleeftijd van bijrijders en conducteurs, maatregelen dienen te worden vastgesteld ; dat, met het oog op de beroepsopleiding, de Lid-Staten de mogelijkheid moeten hebben de minimumleeftijd van bijrijders tot 16 jaar terug te brengen ;

Overwegende dat de ononderbroken rijtijd en de dagelijkse rijtijd dienen te worden beperkt, zonder dat deze bepalingen afbreuk kunnen doen aan de nationale voorschriften die de bestuurder verplichten het voertuig slechts zolang te besturen als hij dit in volledige veiligheid kan doen ;

Overwegende dat het, om het beheer van de vervoersondernemingen te vergemakkelijken en tegelijk bij te dragen tot de sociale vooruitgang, dienstig lijkt de dagelijkse rijtijd te verlengen en tegelijk de rijtijd per tijdvak van twee weken te verkorten ;

Overwegende dat de voorschriften inzake rijtijdonderbrekingen dienen te worden aangepast in verband met de verlenging van de dagelijkse rijtijd ;

Overwegende dat het gewenst is een minimumduur voor de rusttijd vast te stellen alsmede de andere voorwaarden waaraan de dagelijkse rusttijd en de wekelijkse rusttijd van de bestuurders moeten voldoen ;

Overwegende dat reizen vlotter zouden verlopen als de bestuurder de mogelijkheid had zijn dagelijkse rusttijd op te splitsen, zodat hij met name niet zou worden gedwongen om op dezelfde plaats zijn maaltijden te nemen en te overnachten ;

Overwegende dat het voor de sociale vooruitgang en de verkeersveiligheid bevorderlijk is dat de wekelijkse rusttijd wordt verlengd, waarbij echter tegelijk de mogelijkheid dient te worden geschapen dat deze rusttijd wordt verkort mits de bestuurder de niet opgenomen rusttijdgedeelten binnen een bepaalde tijd op een door hem gekozen plaats kan compenseren ;

Overwegende dat bij veel wegvervoer binnen de Gemeenschap een gedeelte van het traject per veerboot of trein wordt afgelegd ; dat er bijgevolg behoefte is aan

bepalingen betreffende de dagelijkse rusttijden die zijn aangepast aan dit vervoer ;

Overwegende dat om redenen van verkeersveiligheid de naar gelang van de afgelegde afstand en/of van de vervoerde hoeveelheden toegekende premies, die de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen, moeten worden verboden ;

Overwegende dat het gewenst is om afwijkingen van deze verordening toe te staan voor bepaalde vormen van nationaal vervoer onder bijzondere omstandigheden ; dat de Lid-Staten zich in geval van afwijkingen ervan moeten vergewissen dat het niveau van de sociale bescherming en van de verkeersveiligheid niet in het geding komt ;

Overwegende dat het, gezien de bijzondere omstandigheden in het personenvervoer, verantwoord is een nieuwe definitie vast te stellen voor de categorie voertuigen die door de Lid-Staten kunnen worden vrijgesteld van deze verordening met betrekking tot het nationaal vervoer ;

Overwegende dat de Lid-Staten met instemming van de Commissie gemachtigd dienen te worden om onder buitengewone omstandigheden afwijkingen toe te staan van het bepaalde in deze verordening ; dat het mogelijk moet zijn deze afwijkingen in dringende gevallen voor een korte tijd zonder voorafgaande toestemming van de Commissie toe te staan ;

Overwegende dat voor bestuurders van voertuigen in het geregeld personenvervoer een afschrift van de dienstregeling en een uittreksel uit het dienstrooster van de onderneming in de plaats van het controleapparaat kunnen treden ; dat het voor de toepassing van deze verordening en ter voorkoming van misbruik dienstig is aan bestuurders op hun verzoek uittreksels uit hun dienstrooster te laten verstrekken ;

Overwegende dat het, met het oog op efficiënte controle, wenselijk is dat het geregeld internationaal personenvervoer, met uitzondering van bepaalde diensten in de grensgebieden, niet meer wordt vrijgesteld van de verplichting om het controleapparaat te installeren en te gebruiken ;

Overwegende dat het dienstig is om het belang en de noodzaak van de toepassing van de verordeningen door werkgevers en bestuurders te beklemtonen ;

Overwegende dat de Commissie de ontwikkeling van de situatie in de Lid-Staten moet volgen en om de twee jaar bij de Raad en het Europese Parlement verslag moet uitbrengen over de toepassingen van deze verordening ;

Overwegende dat het, met het oog op de toepassing van de verordening en de controle daarop, wenselijk is dat de Lid-Staten elkaar bijstaan,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

AFDELING I

Definities

Artikel 1

In deze verordening wordt verstaan onder :

1. „wegvervoer” : iedere verplaatsing over voor openbaar gebruik toegankelijke wegen in lege of beladen toestand, van een voertuig, bestemd voor het vervoer van personen of goederen ;

2. „voertuigen”: motorrijtuigen, trekkers, aanhangwagens en opleggers, zoals deze termen hierna zijn omschreven:
- „motorrijtuig”: ieder voertuig, gewoonlijk gebruikt voor het vervoer van personen of goederen, dat zich op eigen kracht, anders dan langs spoorstaven, over de weg beweegt;
 - „trekker”: ieder voertuig, in het bijzonder gebouwd voor het trekken, duwen of in beweging brengen van aanhangwagens, opleggers, werktuigen of machines, dat zich op eigen kracht, anders dan langs spoorstaven, over de weg beweegt;
 - „aanhangwagen”: ieder voertuig, bestemd om aan een motorrijtuig of aan een trekker te worden gekoppeld;
 - „oplegger”: een aanhangwagen welke geen vooras heeft en op zodanige wijze aan de trekker of het motorrijtuig wordt gekoppeld dat een belangrijk deel van zijn eigen gewicht en van het gewicht van zijn lading door de trekker of het motorrijtuig wordt gedragen;
3. „bestuurder”: iedere persoon die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende een korte periode, of die zich in het voertuig bevindt om het in voorkomende gevallen te kunnen besturen;
4. „week”: het tijdvak tussen maandag 0.00 uur en zondag 24.00 uur;
5. „rusttijd”: ieder ononderbroken tijdvak van ten minste een uur waarin de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken;
6. „toegestaan maximumgewicht”: het hoogst toelaatbare totaalgewicht van het rijklare voertuig, het laadvermogen daaronder begrepen;
7. „geregeld personenvervoer”: nationaal en internationaal vervoer overeenkomstig de definitie van artikel 1 van Verordening nr. 117/66/EEG van de Raad van 28 juli 1966 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen⁽¹⁾.

AFDELING II

Werkingsfeer

Artikel 2

- Deze verordening is van toepassing op het in artikel 1, punt 1, bedoelde wegvervoer binnen de Gemeenschap.
- De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) is op het internationale vervoer over de weg van toepassing in plaats van de huidige voorschriften:
 - wanneer dit vervoer plaatsvindt naar of uit derde landen die partij zijn bij de Overeenkomst, of in transitio door deze landen, en zulks voor het gehele

traject, met motorvoertuigen die zijn ingeschreven in een Lid-Staat of in een van die derde landen,

- wanneer dit vervoer plaatsvindt uit of naar een derde land, met voertuigen die zijn ingeschreven in een derde land dat geen partij bij de Overeenkomst is, voor elk traject dat binnen de Gemeenschap wordt afgelegd.

Artikel 3

De Gemeenschap voert met derde landen de onderhandelingen die eventueel nodig zijn voor de toepassing van deze verordening.

Artikel 4

Deze verordening is niet van toepassing op vervoer met:

- voertuigen die bestemd zijn voor het goederenvervoer en waarvan het toegestane maximumgewicht, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, niet meer dan 3,5 ton bedraagt;
- voertuigen die bestemd zijn voor het personenvervoer en die volgens hun bouwtype en uitrusting ten hoogste negen personen, de bestuurder daaronder begrepen, kunnen vervoeren en die daartoe zijn bestemd;
- voertuigen die bestemd zijn voor het geregeld personenvervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer;
- voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 30 km per uur bedraagt;
- voertuigen van of onder toezicht van strijdkrachten, bescherming burgerbevolking, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde;
- voertuigen van de rioleringsdiensten, de diensten ter bescherming tegen overstromingen, of van de diensten van de water-, gas- en elektriciteitsvoorziening, de gemeentereiniging, de vuilnisophaling, de telegraaf en telefoon, de postzendingen, de radio-omroep, de televisie en de opsporing van radio- en televisiezend- en ontvangtoestellen;
- voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;
- speciaal voor medische doeleinden uitgeruste voertuigen;
- voertuigen voor het vervoer van circus- of kermismateriaal;
- voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen;
- voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer voor privé-doeleinden;
- voertuigen voor het ophalen van melk op de boerderijen en het terugbrengen van melkbussen of zuivelprodukten voor de veevoeding naar de boerderijen.

⁽¹⁾ PB nr. 147 van 9. 8. 1966, blz. 2688/66.

AFDELING III

Bemanning*Artikel 5*

1. De minimumleeftijd van bestuurders in het goederenvervoer wordt vastgesteld:

- a) voor voertuigen waarvan het toegestane maximumgewicht, in voorkomend geval dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, ten hoogste 7,5 ton bedraagt, op 18 jaar;
- b) voor de overige voertuigen, op:
 - 21 jaar of
 - 18 jaar, op voorwaarde dat de betrokkene een door een van de Lid-Statens erkend getuigschrift van vakbekwaamheid bij zich heeft waaruit blijkt dat hij met goed gevolg een opleidingscursus voor bestuurder in het goederenvervoer over de weg heeft gevolgd overeenkomstig de communautaire voorschriften betreffende het minimumniveau van de opleiding van bestuurders in het wegvervoer.

2. Bestuurders in het personenvervoer moeten ten minste 21 jaar oud zijn.

Bestuurders in het personenvervoer op trajecten van meer dan een straal van 50 km rond de gebruikelijke standplaats van het voertuig, moeten eveneens aan een van de volgende voorwaarden voldoen:

- a) gedurende ten minste één jaar als bestuurder in het goederenvervoer werkzaam zijn geweest op voertuigen met een toegestaan maximumgewicht van meer dan 3,5 ton;
- b) gedurende ten minste één jaar als bestuurder werkzaam zijn geweest in het personenvervoer op trajecten van minder dan een straal van 50 km rond de gebruikelijke standplaats van het voertuig, of in andere soorten van personenvervoer die niet onder deze verordening vallen, voor zover de bevoegde autoriteit aanvaardt dat zij op die wijze de vereiste ervaring hebben opgedaan;
- c) een door een van de Lid-Statens erkend getuigschrift van vakbekwaamheid bij zich hebben waaruit blijkt dat hij met goed gevolg een opleidingscursus voor bestuurder in het personenvervoer over de weg heeft gevolgd overeenkomstig de communautaire voorschriften betreffende het minimumniveau van de opleiding van bestuurders in het wegvervoer.

3. De minimumleeftijd van bijrijders en conducteurs wordt vastgesteld op 18 jaar.

4. De bestuurders in het personenvervoer zijn van de toepassing van de in lid 2, sub a), b) en c), bedoelde voorwaarden vrijgesteld wanneer zij vóór 1 oktober 1970 ten minste één jaar als zodanig werkzaam zijn geweest.

5. Elke Lid-Staat kan voor het nationale vervoer binnen een gebied met een straal van 50 km rondom de standplaats van het voertuig, met inbegrip van de gemeenten waarvan het centrum binnen deze straal ligt, de minimumleeftijd van de bijrijders terugbrengen tot 16 jaar, op voorwaarde dat zulks geschiedt met het oog op de beroepsopleiding en binnen de grenzen van de nationale arbeidswetgeving.

AFDELING IV

Rijtijden*Artikel 6*

1. De totale rijtijd tussen twee dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd, hierna „dagelijkse rijtijd” te noemen, mag niet meer bedragen dan 9 uur. Hij mag tweemaal in de loop van één week verlengd worden tot 10 uur.

De bestuurder dient na een maximum van zes van deze dagelijkse rijtijden een wekelijkse rusttijd in acht te nemen zoals bepaald in artikel 8, lid 3.

De wekelijkse rusttijd kan naar het einde van de zesde dag worden verschoven, indien de totale rijtijd tijdens de zes dagen niet meer bedraagt dan het maximum dat overeenkomt met zes dagelijkse rijtijden.

In het geval van het internationaal personenvervoer op andere dan geregelde diensten, wordt in de tweede en derde alinea „zes” respectievelijk „zesde” vervangen door „twaalf” respectievelijk „twaalfde”.

De Lid-Statens kunnen de vorige alinea ook toepassen op het nationale personenvervoer op hun grondgebied op andere dan geregelde diensten.

2. De totale rijtijd mag niet meer bedragen dan 90 uur per periode van twee opeenvolgende weken.

AFDELING V

Onderbrekingen en rusttijden*Artikel 7*

1. Na 4½ uur rijden moet de bestuurder een onderbreking van ten minste 45 minuten in acht nemen, tenzij hij aan een rusttijd begint.

2. Deze onderbreking kan worden vervangen door onderbrekingen van ten minste 15 minuten elk, die zodanig in de rijtijd of onmiddellijk daarna worden ingelast dat aan de bepalingen van lid 1 wordt voldaan.

3. In afwijking van lid 1 kunnen de Lid-Statens, in het geval van geregeld nationaal personenvervoer, de minimumonderbreking vastleggen op 30 minuten na een rijtijd van niet meer dan 4 uur. Deze afwijking kan slechts worden toegekend als rijtijdonderbrekingen van meer dan 30 minuten het stadsverkeer dreigen te hinderen en als de bestuurders in de rijtijd van 4½ uur voorafgaande aan de onderbreking van 30 minuten geen onderbreking van 15 minuten kunnen inlassen.

4. Tijdens deze onderbrekingen mag de bestuurder geen andere werkzaamheden verrichten. In de zin van dit artikel worden wachttijd en tijd die niet aan het stuur wordt doorgebracht in een rijdend voertuig, op een veerboot of in een trein, niet aangemerkt als „andere werkzaamheden”.

5. Onderbrekingen die overeenkomstig dit artikel worden ingelast, mogen niet als dagelijkse rusttijd worden beschouwd.

Artikel 8

1. In elke periode van 24 uur geniet de bestuurder een dagelijkse rusttijd van ten minste 11 achtereenvolgende uren; deze rusttijd zou maximaal 3 maal per week kunnen worden bekort tot een minimum van 9 achtereenvolgende uren, mits voor het eind van de volgende week ter compensatie een even lange rusttijd wordt verleend.

Op dagen dat de rusttijd niet overeenkomstig de eerste alinea wordt bekort, mag deze worden genomen in twee of drie afzonderlijke perioden tijdens de periode van 24 uur, waarbij één van die perioden ten minste acht achtereenvolgende uren moet bedragen. In dat geval wordt de minimumduur van de rusttijd op 12 uur gebracht.

2. Tijdens elke periode van 30 uur waarin het voertuig wordt bemand door ten minste twee bestuurders, moeten dezen elk een dagelijkse rusttijd van ten minste acht achtereenvolgende uren genieten.

3. In de loop van elke week moet één van de in lid 1 en lid 2 bedoelde rusttijden, uit hoofde van een wekelijkse rusttijd, worden gebracht op een totaal van 45 achtereenvolgende uren. Deze rusttijd mag worden ingekort tot een minimum van 36 achtereenvolgende uren indien hij in de gebruikelijke standplaats van het voertuig dan wel in de standplaats van de bestuurder wordt genoten, of tot ten minste 24 achtereenvolgende uren indien hij buiten deze plaatsen wordt genomen. Verkortingen worden gecompenseerd door een even grote rusttijd die aaneengesloten wordt genomen vóór het einde van de derde week die volgt op de betrokken week.

4. Een wekelijkse rusttijd die in een week begint en zich in de volgende week uitstrekt, kan bij de ene of bij de andere week worden gevoegd.

5. In het geval van het personenvervoer waarop artikel 6, lid 1, vierde en vijfde alinea, van toepassing is, kan een wekelijkse rusttijd van de week waarin hij had moeten worden genoten, worden verschoven naar de volgende week en worden gevoegd bij de wekelijkse rusttijd van laatstbedoelde week.

6. Rusttijd ter compensatie van de inkorting van de dagelijkse en/of wekelijkse rusttijden, moet bij een andere rusttijd van ten minste acht uur worden gevoegd en moet, op verzoek van de betrokkene, worden toegestaan op de plaats waar het voertuig geparkeerd is of in de standplaats van de bestuurder.

7. De dagelijkse rusttijd mag in een voertuig worden doorgebracht, mits het voertuig een slaapbank bevat en stilstaat.

Artikel 9

In afwijking van artikel 8, lid 1, kan, ingeval een bestuurder in het goederen- of personenvervoer een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, een dagelijkse rusttijd éénmaal worden onderbroken, voor zover aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

— het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat op het land wordt genoten, moet kunnen liggen vóór of na het

gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat aan boord van een veerboot of in een trein wordt genoten;

- de periode tussen de twee gedeelten van de dagelijkse rusttijd moet zo kort mogelijk zijn en mag in geen geval langer zijn dan 1 uur vóór de inscheping/inlading of na de ontscheping/uitlading, waarbij de douaneformaliteiten tot de inscheping/inlading of de ontscheping/uitlading worden gerekend;
- tijdens de twee gedeelten van de dagelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een bed of slaapbank.

De aldus onderbroken dagelijkse rusttijd wordt met 2 uur verlengd.

AFDELING VI

Verbod van bepaalde soorten beloningen*Artikel 10*

Het is verboden de in loondienst werkzame bestuurders te belonen, ook indien dit geschiedt door premies of loontoeslagen, naar gelang van de afgelegde afstand en/of de hoeveelheid vervoerde goederen, tenzij deze beloningen de verkeersveiligheid niet in gevaar kunnen brengen.

AFDELING VII

Afwijkingen*Artikel 11*

Iedere Lid-Staat kan hogere minima of lagere maxima toepassen dan die welke in de artikelen 5 tot en met 8 zijn vastgesteld. De bepalingen van deze verordening blijven evenwel van toepassing op de bestuurders die met in een andere Lid-Staat ingeschreven voertuigen grensoverschrijdend vervoer verrichten.

Artikel 12

Mits hij geen afbreuk doet aan de veiligheid van het wegverkeer mag de bestuurder, ten einde een geschikte stopplaats te kunnen bereiken, van de bepalingen van deze verordening afwijken, voor zover zulks nodig is om de veiligheid van personen, van het voertuig of van zijn lading te waarborgen. De bestuurder moet aard en reden van de afwijking op het registratieblad van zijn controleapparaat of in zijn dienstrooster aantekenen.

Artikel 13

1. Elke Lid-Staat kan voor zijn eigen grondgebied of, met instemming van de betrokken Staat, voor het grondgebied van een andere Lid-Staat afwijkingen van de bepalingen van deze verordening toestaan voor vervoer dat wordt verricht met een voertuig dat behoort tot één of meer van onderstaande categorieën:

- a) voertuigen die voor personenvervoer zijn bestemd en, gezien hun constructie en uitrusting, geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste 17 personen, met inbegrip van de bestuurder, en daarvoor moeten dienen;

- b) voertuigen die door de overheid worden gebruikt voor taken van openbare dienst die de beroepsvervoerders niet beconcurreren ;
- c) voertuigen voor goederenvervoer die door landbouw-, tuinbouw-, bosbouw-, of visserijbedrijven worden gebruikt voor ritten binnen een straal van 50 km van de gebruikelijke standplaats van het voertuig, met inbegrip van het grondgebied van gemeenten waarvan de kern binnen deze straal is gelegen ;
- d) voertuigen voor het vervoer van niet voor menselijke consumptie bestemde geslachte dieren of slachtafvallen ;
- e) voertuigen voor het vervoer van levende dieren van de boerderijen naar de plaatselijke markten en omgekeerd, of van de markten naar de plaatselijke slachthuizen ;
- f) voertuigen voor gebruik als winkels op plaatselijke markten, voor de verkoop aan huis, voor ambulante werkzaamheden van banken, wisselkantoren of spaarbanken, voor de eredienst, voor het uitlenen van boeken, platen of cassettes, voor culturele manifestaties of voor tentoonstellingen en speciaal voor dergelijk gebruik uitgerust ;
- g) voertuigen voor het vervoer van het materieel of de uitrusting die de bestuurder beroepshalve gebruikt, binnen een straal van 50 km rond de gebruikelijke standplaats van het voertuig, op voorwaarde dat dit vervoer niet de hoofdactiviteit van de bestuurder is en dat door de afwijking de doelstellingen van de verordening niet ernstig worden geschaad. De Lid-Staten kunnen deze afwijking onderwerpen aan individuele voorwaarden ;
- h) voertuigen die uitsluitend rijden op eilanden waarvan de oppervlakte niet meer dan 2 300 km² bedraagt en die niet met de rest van het nationale grondgebied zijn verbonden door een brug, een wad of een tunnel, geschikt voor het verkeer van motorvoertuigen ;
- i) voor goederenvervoer gebruikte voertuigen die worden aangedreven met in het voertuig geproduceerd gas of met elektriciteit, of die zijn uitgerust met een vertragingssinrichting, mits deze voertuigen krachtens de wetgeving van de Lid-Staat van inschrijving gelijk worden gesteld met met benzine of dieselolie aangedreven voertuigen met een toegestaan maximumgewicht, met inbegrip van aanhangwagens of opleggers, van niet meer dan 3,5 ton ;
- j) voertuigen die worden gebruikt voor autorijlessen met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs ;
- k) trekkers die uitsluitend bestemd zijn voor landbouw en bosbouw.

De Lid-Staten stellen de Commissie in kennis van de afwijkingen die zij uit hoofde van dit lid hebben toegestaan.

2. Na machtiging door de Commissie kunnen de Lid-Staten afwijken van de toepassing van de bepalingen van deze verordening op onder uitzonderlijke omstandigheden verricht vervoer, indien dergelijke afwijkingen geen ernstige afbreuk doen aan de met deze verordening nagestreefde doelstellingen.

In dringende gevallen kunnen zij voor een periode van ten hoogste 30 dagen een tijdelijke afwijking toestaan, die onmiddellijk ter kennis van de Commissie wordt gebracht.

De Commissie brengt elke krachtens dit lid toegestane afwijking ter kennis van de andere Lid-Staten.

AFDELING VIII

Controle en sancties

Artikel 14

1. In onderstaande gevallen worden door de onderneming een dienstregeling en een dienstrooster opgesteld :

- binnenlands geregeld personenvervoer ;
- internationaal geregeld personenvervoer, indien het begin- en het eindpunt van de lijn zich bevinden binnen een straal van 50 km in vogelvlucht van een grens tussen twee Lid-Staten, en indien het traject niet langer is dan 100 km.

waarop deze verordening van toepassing is.

2. Het dienstrooster moet voor iedere bestuurder de naam, de standplaats alsmede het vooraf vastgestelde rooster bevatten van de verschillende rijtijden, de overige werktijden en de beschikbaarheid.

3. Het dienstrooster moet alle in lid 2 genoemde gegevens bevatten voor een periode die, naast de lopende week, ten minste ook de voorgaande en de volgende week omvat.

4. Het dienstrooster moet worden getekend door het hoofd van de onderneming of diens gevolmachtigde.

5. Iedere bestuurder van een voertuig dat een in lid 1 bedoelde dienst onderhoudt, moet een uittreksel uit het dienstrooster en een afschrift van de dienstregeling bij zich hebben.

6. Het dienstrooster moet na afloop van de betrokken periode gedurende één jaar door de onderneming worden bewaard. Zij verstrekt de betrokken bestuurders op verzoek een uittreksel uit het rooster.

7. Dit artikel is niet van toepassing wanneer de bestuurders een controleapparaat gebruiken dat wordt gebruikt overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer⁽¹⁾.

Artikel 15

1. De onderneming organiseert het werk van de bestuurders zodanig dat deze de desbetreffende bepalingen van deze verordening en van Verordening (EEG) nr. 3821/85 kunnen naleven.

⁽¹⁾ Zie bladzijde 8 van dit Publikatieblad.

2. De onderneming gaat op gezette tijden na of deze twee verordeningen zijn nageleefd. Wanneer overtredingen worden geconstateerd, neemt de onderneming de nodige maatregelen om herhaling daarvan te voorkomen.

Artikel 16

1. De Commissie stelt om de twee jaar een verslag op over de toepassing van deze verordening door de Lid-Staten en over de ontwikkelingen op de betrokken gebieden. De Commissie legt dit verslag binnen dertien maanden na afloop van de door het verslag bestreken tweejarige periode aan de Raad en het Europese Parlement voor.

2. Ten einde de Commissie in staat te stellen dit verslag op te stellen, verstrekken de Lid-Staten de Commissie om de twee jaar de nodige inlichtingen aan de hand van een standaardschema. De Commissie moet deze inlichtingen uiterlijk op 30 september na afloop van de tweejarige verslagperiode ontvangen.

3. De Commissie stelt het standaardschema op na overleg met de Lid-Staten.

Artikel 17

1. De Lid-Staten stellen na raadpleging van de Commissie tijdig de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vast die nodig zijn voor de tenuitvoerlegging van deze verordening.

Deze bepalingen hebben onder meer betrekking op de organisatie, de procedure en de controlemiddelen, alsmede op de bij overtredingen toepasselijke sancties.

2. De Lid-Staten staan elkaar onderling bij met het oog op de toepassing van deze verordening en het toezicht daarop.

3. In het kader van deze onderlinge bijstand wisselen de bevoegde instanties van de Lid-Staten de beschikbare informatie uit over :

- de overtredingen van de bepalingen van deze verordening door niet-ingezetenen en de sancties die zij voor deze overtredingen op hen hebben toegepast ;
- de sancties die een Lid-Staat voor in andere Lid-Staten begane overtredingen op zijn ingezetenen heeft toegepast.

AFDELING IX

Slotbepalingen

Artikel 18

1. Verordening (EEG) nr. 543/69 wordt ingetrokken.

Niettemin

- blijft artikel 4 van die verordening tot en met 31 december 1989 van toepassing op voertuigen die door de overheid worden gebruikt voor takken van openbare dienst die de beroepsvervoerders niet concurreren alsmede op trekkers die uitsluitend worden gebruikt voor plaatselijke land- en bosbouw. Een Lid-Staat kan evenwel voorschrijven dat deze verordening op zijn grondgebied op genoemd binnenlands vervoer vanaf een vroegere datum van toepassing is,

- blijft artikel 15 van die verordening tot en met 31 december 1989 van toepassing op voertuigen en bestuurders voor geregelde internationale diensten van personenvervoer, voor zover de voertuigen welke deze diensten verrichten, niet zijn uitgerust met een overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85 gebruikt controleapparaat.

2. Verwijzingen naar de krachtens lid 1 ingetrokken verordening gelden als verwijzingen naar deze verordening.

Artikel 19

Deze verordening treedt in werking op 29 september 1986.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke Lid-Staat.

Gedaan te Brussel, 20 december 1985.

Voor de Raad

De Voorzitter

R. KRIEPS