

385R3820

31. 12. 85

Diario Oficial de las Comunidades Europeas

N° L 370/1

**REGLAMENTO (CEE) N° 3820/85 DEL CONSEJO**

**de 20 de diciembre de 1985**

**relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera**

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la Decisión del Consejo, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden en la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vías navegables<sup>(1)</sup>, y, en particular, su sección III,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo<sup>(3)</sup>,

Visto el dictamen del Comité económico y social<sup>(4)</sup>,

Considerando que, en el sector de los transportes por carretera, las disposiciones comunitarias en materia social están recogidas en el Reglamento (CEE) n° 543/69<sup>(5)</sup>, modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n° 2829/77<sup>(6)</sup>; que dichas disposiciones se dirigen a la armonización de las condiciones de competencia entre los transportes terrestres, en particular en lo que se refiere al sector de los transportes por carretera, así como a la mejora de las condiciones de trabajo y de la seguridad en carretera; que, si bien es preciso proteger e intensificar los progresos alcanzados en dichos sectores, hay que suavizar asimismo las disposiciones del mencionado Reglamento, sin perjudicar los objetivos de las mismas;

Considerando que, habida cuenta de las modificaciones que se exponen a continuación, es conveniente, por razones de claridad, reunir en un texto único el conjunto de las disposiciones aplicables en la materia y, por consiguiente, derogar el Reglamento (CEE) n° 543/69; que es conveniente, no obstante, mantener en vigor durante un período determinado las exenciones previstas en su artículo 4 para determinados vehículos y lo dispuesto en su artículo 15 sobre determinados transportes de viajeros;

Considerando que, puesto que las disposiciones del presente Reglamento se refieren a las condiciones de trabajo, no pueden contravenir la competencia de las partes

sociales para establecer, en particular en el marco de convenios colectivos de trabajo, disposiciones más favorables para los trabajadores; que, con objeto de favorecer el progreso social o mejorar la seguridad en carretera, cada Estado miembro debe conservar la facultad de aplicar determinadas medidas adecuadas;

Considerando que, teniendo en cuenta la reducción del número de ayudantes y de cobradores, no es preciso ya regular el descanso del personal distinto de los conductores;

Considerando que la sustitución de la semana móvil por la semana fija puede facilitar la organización del trabajo de los conductores y mejorar el control sobre los mismos;

Considerando que es necesario definir un régimen aplicable a los transportes por carretera internacionales efectuados desde el territorio de un tercer país o con destino al mismo, o entre dos terceros países, a través del territorio de un Estado miembro; que es conveniente aplicar a dichos transportes las disposiciones del Acuerdo europeo sobre trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETC), de 1 de julio de 1970; que, cuando los vehículos estén matriculados en un Estado que no sea Parte Contratante del AETC, las disposiciones del mismo únicamente son aplicables a la parte del trayecto que se efectúa dentro de la Comunidad;

Considerando que, puesto que la materia del AETC está comprendida en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, la competencia para negociar y celebrar dicho Acuerdo corresponde a la Comunidad; que, no obstante, las circunstancias especiales de las negociaciones relativas al AETC justifican, con carácter excepcional, un procedimiento en virtud del cual los Estados miembros procedan por separado al depósito de sus instrumentos de ratificación o de adhesión en el marco de una acción concertada, si bien actuando en interés y por cuenta de la Comunidad;

Considerando que, para garantizar la primacía del derecho comunitario en el tráfico intracomunitario, los Estados miembros, al depositar sus instrumentos de ratificación o de adhesión, deben hacer uso de una reserva de acuerdo con la cual los transportes internacionales efectuados entre los Estados miembros no se consideran transportes internacionales con arreglo al Acuerdo;

(1) DO n° 88 de 24. 5. 1965, p. 1500/65.

(2) DO n° C 100 de 12. 4. 1984, p. 3, y DO n° C 223 de 3. 9. 1985, p. 5.

(3) DO n° C 122 de 20. 5. 1985, p. 168.

(4) DO n° C 104 de 25. 4. 1985, p. 4, y DO n° C 303 de 25. 11. 1985, p. 29.

(5) DO n° L 77 de 29. 3. 1968, p. 49.

(6) DO n° L 334 de 24. 12. 1977, p. 1.

Considerando que las posibilidades ofrecidas a las Partes Contratantes, con arreglo al Acuerdo, de celebrar convenios bilaterales en los que se establezcan excepciones al mismo respecto del tráfico fronterizo y del tráfico de tránsito son, en principio, competencia de la Comunidad;

Considerando que, cuando una modificación del régimen interno de la Comunidad en el sector considerado exija una modificación correspondiente del Acuerdo, los Estados miembros deben emprender una acción común para que se realice dicha modificación en el marco del Acuerdo y de conformidad con el procedimiento en él previsto;

Considerando que pueden excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento determinados transportes;

Considerando que es conveniente completar y precisar determinadas definiciones y actualizar determinadas disposiciones, en particular en lo que se refiere a la exención prevista para determinadas categorías de vehículos;

Considerando que es conveniente prever medidas sobre la edad mínima de los conductores destinados al transporte de mercancías o al transporte de viajeros, teniendo en cuenta asimismo determinados requisitos de formación profesional, así como sobre la edad mínima de los ayudantes y cobradores; que, a los efectos de formación profesional, los Estados miembros deben tener la facultad de reducir la edad mínima de los ayudantes a dieciséis años cumplidos;

Considerando que, en lo que se refiere a los tiempos de conducción, es conveniente limitar el período de conducción continuo y el período de conducción diario, sin que dicha normativa pueda contravenir las regulaciones nacionales que obliguen al conductor a conducir un vehículo únicamente en tanto pueda hacerlo en plena seguridad;

Considerando que una prolongación del período diario de conducción junto con un acortamiento del período de conducción por períodos de dos semanas, puede facilitar la gestión de las empresas de transporte y contribuir al mismo tiempo al progreso social;

Considerando que, como consecuencia de la prolongación del período de conducción diario, deben actualizarse las disposiciones relativas a las interrupciones en la conducción;

Considerando que, en lo que se refiere al tiempo de descanso, es conveniente fijar los períodos mínimos y las demás condiciones a las que están sometidos los descansos diarios y semanales de los conductores;

Considerando que se facilitarían los viajes si el conductor tuviera la posibilidad de fraccionar su descanso diario, sobre todo con objeto de no obligarle a comer y a elegir alojamiento en el mismo lugar;

Considerando que es beneficioso para el progreso social y la seguridad en carretera prolongar los descansos semanales, al mismo tiempo que se permite acortarlos en caso de que el conductor pueda compensar, en el lugar que elija y en el plazo dado, las fracciones de los mismos que no haya tomado;

Considerando que numerosos transportes por carretera dentro de la Comunidad utilizan el transbordador o el ferrocarril para una parte de su recorrido; que es necesari-

rio prever disposiciones sobre los descansos diarios adecuados para dichos transportes;

Considerando que, por razones de seguridad en carretera, deben prohibirse las primas concedidas en función de la distancia recorrida y/o del tonelaje transportado que puedan comprometer la seguridad en carretera;

Considerando que es conveniente prever la posibilidad de establecer excepciones a lo dispuesto en el presente Reglamento respecto de determinados transportes que presenten características especiales; que, en tal caso, es conveniente que los Estados miembros garanticen que no resultarán afectados el nivel de protección social y de seguridad en carretera;

Considerando que, dada la naturaleza especial de los transportes de viajeros, está justificado dar una nueva definición a la categoría de vehículos a los que los Estados miembros pueden dispensar la aplicación del presente Reglamento en el sector de los transportes internacionales;

Considerando que los Estados miembros deben estar facultados, con autorización de la Comisión, para apartarse del presente Reglamento en circunstancias excepcionales; que, en caso de urgencia, deben tener la facultad de actuar así por un período limitado sin autorización previa de la Comisión;

Considerando que, en lo que se refiere a los conductores de vehículos destinados a servicios regulares de viajeros, pueden sustituir al aparato de control una copia del horario y un extracto del registro de la empresa; que a los efectos de la aplicación del presente Reglamento y de la prevención de abusos, es útil expedir a los conductores que lo soliciten extractos de sus hojas de servicio;

Considerando que, con objeto de mejorar la eficacia de los controles, es conveniente que los transportes internacionales regulares de viajeros, con excepción de determinados servicios fronterizos, no queden dispensados en adelante de la obligación de instalar y utilizar el aparato de control;

Considerando que procede subrayar la importancia y necesidad de la observancia del presente Reglamento por parte de los empresarios y los conductores;

Considerando que es conveniente que la Comisión siga la evolución de la situación en los Estados miembros y presente al Consejo y a la Parlamento Europeo, cada dos años, un informe sobre la aplicación del presente Reglamento por parte de los empresarios y los conductores;

Considerando que, para la aplicación y control del presente Reglamento, es oportuno que los Estados miembros se presten asistencia mutua,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## SECCIÓN I

### Definiciones

#### Artículo 1

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «transporte por carretera», todo desplazamiento de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancía, efectuado por las carreteras abiertas al uso público;

- 2) «vehículos», los automóviles, tractores, remolques y semirremolques, tal como se definen dichos términos a continuación:
- «automóvil», todo vehículo, provisto de un dispositivo mecánico de propulsión, que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan por carriles, y destinado al transporte de viajeros o de mercancías;
  - «tractor», todo vehículo, provisto de un dispositivo mecánico de propulsión, que circule por carretera por sus propios medios, distinto de los que se desplazan por carriles, y concebido especialmente para tirar de remolques, semirremolques, herramientas o máquinas, o para empujarlos o accionarlos;
  - «remolque», todo aparato de transporte destinado a ser enganchado a un automóvil o a un tractor;
  - «semirremolque», un remolque sin rueda delantera, acoplado de forma que una parte importante de su peso y de su carga sea soportada por el tractor o el automóvil;
- 3) «conductor», toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo del mismo para poder conducirlo en su caso.
- 4) «semana», el período comprendido entre las 0 horas del lunes y las 24 horas del domingo;
- 5) «descanso», cada período ininterrumpido de por lo menos una hora durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo;
- 6) «peso máximo autorizado», el peso máximo admisible del vehículo dispuesto para la marcha incluida la carga útil;
- 7) «servicios regulares de viajeros», los transportes nacionales e internacionales que se ajustan a la definición del artículo 1 del Reglamento n° 117/66/CEE del Consejo, de 28 de julio de 1966, relativo a la introducción de normas comunes para los transportes internacionales de viajeros por carretera efectuados por autocares y autobuses (<sup>1</sup>).

## SECCIÓN II

### Ámbito de aplicación

#### Artículo 2

1. El presente Reglamento se aplicará a los transportes por carretera previstos en el número 1 del artículo 1 que se efectúen dentro de la Comunidad.

2. En lugar de las posibles normas, se aplicará el Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos contratados para el transporte internacional por carretera (AETC):

- en todo el trayecto, a los transportes internacionales por carretera efectuados, con destino a terceros países que sean Partes del Acuerdo o desde el territorio de los mismos, o que atraviesen dichos países, por vehículos matriculados en un Estado miembro o en uno de dichos países,
- en la parte del trayecto realizado dentro de la Comunidad, a los transportes internacionales por carretera efectuados desde el territorio de un tercer país que no sea Parte del Acuerdo o con destino al mismo, por vehículos matriculados en uno de dichos países.

#### Artículo 3

La Comunidad entablará con los terceros países las negociaciones necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

#### Artículo 4

El presente Reglamento no se aplicará a los transportes efectuados mediante:

- vehículos destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado, incluido el de remolques o semirremolques, no supere las 3,5 toneladas;
- vehículos destinados al transporte de viajeros que, por su tipo de construcción y su personal, pueden transportar a nueve personas como máximo, incluido el conductor, y que se empleen a tal fin;
- vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros;
- vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 30 kilómetros por hora;
- vehículos destinados a los servicios de las fuerzas armadas, protección civil, bomberos o fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, o bajo el control de los mismos;
- vehículos destinados a los servicios de alcantarillado, protección contra inundaciones, agua, gas, electricidad, red viaria, retirada de basuras, telégrafos, teléfonos, envíos postales, radiodifusión, televisión y detección de emisores o receptores de radio o televisión;
- vehículos utilizados en casos de urgencia o destinados a misiones de salvamento;
- vehículos especializados destinados a tareas médicas;
- vehículos que transporten material de circo o de ferias;
- vehículos especializados para reparaciones;
- vehículos que se sometan a pruebas en carretera para fines de mejora técnica, reparación o conservación, y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;
- vehículos utilizados para el transporte no comercial de bienes con fines privados;
- vehículos utilizados para la recogida de leche en las granjas o que lleven a éstas bidones de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado.

(<sup>1</sup>) DO n° 147 de 9. 8. 1966, p. 2688/66.

## SECCIÓN III

## Personal

## Artículo 5

1. La edad mínima de los conductores destinados al transporte de mercancías se fija:
  - a) para los vehículos, incluidos, en su caso, los remolques o semirremolques cuyo peso máximo autorizado sea inferior o igual a 7,5 toneladas, en 18 años cumplidos;
  - b) para los demás vehículos, es:
    - 21 años cumplidos
    - o
    - 18 años cumplidos, siempre que el interesado sea titular de un certificado de aptitud profesional reconocido por uno de los Estados miembros que acredite que ha completado una formación como conductor para el transporte de mercancías por carretera, y que se ajuste a la regulación comunitaria relativa al nivel mínimo de formación como conductor para el transporte por carretera.
2. Los conductores destinados al transporte de viajeros deberán tener por lo menos 21 años. Los conductores destinados al transporte de viajeros en trayectos con un radio de acción superior a 50 kilómetros alrededor del punto en que se encuentre normalmente el vehículo deberán cumplir asimismo una de las condiciones siguientes:
  - a) haber ejercido por lo menos durante un año la actividad de conductor destinado al transporte de mercancías en vehículos cuyo peso máximo autorizado sea superior a 3,5 toneladas;
  - b) haber ejercido por lo menos durante un año la actividad de conductor destinado al transporte de viajeros en trayectos con un radio de acción superior a 50 kilómetros alrededor del punto en que se encuentre normalmente el vehículo, o a otros tipos de transporte de viajeros que no estén sometidos al presente Reglamento, siempre que la autoridad competente considere que han adquirido en tales transportes la experiencia necesaria;
  - c) sean titulares de un certificado de aptitud profesional reconocido por uno de los Estados miembros que acredite que han completado una formación como conductores para el transporte de viajeros por carretera, y que se ajuste a la regulación comunitaria relativa al nivel mínimo de formación de los conductores para el transporte por carretera.
3. La edad mínima de los ayudantes y de los cobradores se fija en 18 años cumplidos.
4. Los conductores de vehículos destinados al transporte de viajeros no estarán sometidos a las condiciones previstas en las letras a), b) y c) del párrafo segundo del apartado 2 cuando hayan ejercido su actividad por lo menos durante un año antes del 1 de octubre de 1970.
5. Para los transportes nacionales efectuados en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del lugar de explotación del vehículo, incluidos los municipios cuyo centro se encuentre en dicho radio, cada Estado miembro podrá reducir la edad mínima de los ayudantes a 16 años cumplidos, siempre que sea con fines de formación profesional y dentro de los límites de las disposiciones nacionales en materia de empleo.

## SECCIÓN IV

## Tiempo de conducción

## Artículo 6

1. El tiempo de conducción comprendido entre dos descansos diarios o entre un descanso diario y un descanso semanal, en lo sucesivo denominado «periodo de conducción diario», no podrá exceder de nueve horas. Podrá alcanzar las diez horas dos veces por semana. Después de un máximo de seis periodos de conducción diarios, el conductor deberá tomar un descanso semanal, tal como se define en el apartado 3 del artículo 8. Si el tiempo total de conducción durante los seis días no sobrepasare el máximo correspondiente a seis periodos de conducción diarios, el periodo de descanso semanal podrá trasladarse hasta el final del sexto día. En el caso de los transportes internacionales de viajeros, distintos de los servicios regulares, las palabras «seis» y «sexto» que figuran en los párrafos segundo y tercero se sustituyen, respectivamente, por «doce» y «duodécimo». Los Estados miembros podrán ampliar la aplicación del párrafo anterior a los transportes nacionales de viajeros por su territorio distintos de los servicios regulares.
2. El tiempo de conducción no podrá exceder de noventa horas en cada periodo de dos semanas consecutivas.

## SECCIÓN V

## Interrupciones y tiempos de descanso

## Artículo 7

1. Después de cuatro horas y media de conducción, el conductor deberá respetar una interrupción por lo menos de cuarenta y cinco minutos, a menos que inicie un periodo de descanso.
2. Podrá sustituirse dicha interrupción por interrupciones de al menos quince minutos cada una, intercaladas en el periodo de conducción o situadas inmediatamente después del mismo, de forma que se respete lo dispuesto en el apartado 1.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de los transportes regulares nacionales de viajeros, los Estados miembros podrán fijar la interrupción mínima en treinta minutos después de un tiempo de conducción no superior a cuatro horas. Dicha modificación únicamente podrá concederse en caso de que las interrupciones de más de treinta minutos pudieran entorpecer la circulación del tráfico en el casco urbano y de que los conductores no puedan intercalar una interrupción de quince minutos en las cuatro horas y media de conducción anteriores a la interrupción de treinta minutos.
4. Durante dichas interrupciones, el conductor no podrá realizar otros trabajos. A los efectos del presente artículo, no se considerarán «otros trabajos» el tiempo de espera ni el tiempo no dedicado a la conducción que se pase en un vehículo en marcha, un transbordador o un tren.
5. Las interrupciones realizadas con arreglo al presente artículo no podrán considerarse como descansos diarios.

*Artículo 8*

1. En cada período de veinticuatro horas, el conductor gozará de un tiempo de descanso diario de once horas consecutivas, por lo menos, que podrá reducirse a un mínimo de nueve horas consecutivas tres veces por semana como máximo, siempre que se conceda en compensación un tiempo de descanso antes del final de la semana siguiente.

Los días en que no se reduzca el descanso con arreglo al párrafo primero se podrá tomar éste en dos o tres períodos separados durante las veinticuatro horas, si bien uno de dichos períodos deberá ser de ocho horas consecutivas por lo menos. En tal caso, la duración máxima del descanso se prolongará a doce horas.

2. Durante cada período de treinta horas en el cual haya por lo menos dos conductores a bordo de un vehículo, éstos deberán gozar de un descanso diario de ocho horas consecutivas por lo menos.

3. Durante cada semana, uno de los períodos de descanso contemplados en los apartados 1 y 2 se prolongará en concepto de descanso semanal, a un total de cuarenta y cinco horas consecutivas. Dicho período podrá acortarse a un mínimo de treinta y seis horas consecutivas cuando se tome en el lugar en que se encuentre normalmente el vehículo o el conductor, o a un mínimo de veinticuatro horas consecutivas cuando se tome en un lugar distinto de los citados. Cada acortamiento se compensará con un tiempo de descanso equivalente tomado en conjunto antes del final de la tercera semana siguiente a aquélla de que se trate.

4. El período de descanso semanal que comience una semana y se extienda a la siguiente podrá adscribirse a cualquiera de dichas semanas.

5. En el caso de los transportes de viajeros a los que se apliquen los párrafos cuarto y quinto del apartado 1 del artículo 6, el período de descanso semanal podrá ser trasladado a la semana siguiente a aquélla a la que corresponda el descanso y adscribirse al descanso semanal de esta segunda semana.

6. Cada tiempo de descanso tomado en compensación por la reducción de los períodos de descanso diarios y/o semanales deberá adscribirse a otro descanso de ocho horas por lo menos y, a instancia del interesado, concederse en el lugar de estacionamiento del vehículo o en el punto en que se encuentre normalmente el conductor.

7. El descanso diario podrá tomarse en un vehículo, siempre que éste disponga de litera y se encuentre parado.

*Artículo 9*

No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 8, en caso de que, en el sector del transporte de mercancías o de viajeros, un conductor acompañe a un vehículo transportado en un transbordador o en tren, el descanso diario podrá interrumpirse una sola vez, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

— la parte del descanso diario tomado en tierra deberá tener lugar antes o después de la parte del descanso diario tomada a bordo del transbordador o del tren,

— el período comprendido entre las dos partes del descanso diario deberá ser lo más corto posible y en ningún caso superior a una hora antes del embarque o después del desembarque incluyéndose las formalidades aduaneras en las operaciones de embarque o de desembarque,

— durante las dos partes del descanso diario, el conductor deberá disponer de una cama o de una litera.

El descanso diario interrumpido de este modo se aumentará en dos horas.

## SECCIÓN VI

**Prohibición de determinados tipos de remuneración***Artículo 10*

Se prohíbe remunerar a los conductores asalariados, incluso mediante la concesión de primas o incrementos salariales en función de las distancias recorridas y/o del volumen de las mercancías transportadas, a menos que dichas remuneraciones no puedan comprometer la seguridad en carretera.

## SECCIÓN VII

**Excepciones***Artículo 11*

Cada Estado miembro podrá aplicar mínimos más elevados o máximos menos elevados que los fijados en los artículos 5 a 8. No obstante, se mantendrá la aplicación del presente Reglamento a los conductores que efectúen transportes internacionales en vehículos matriculados en otro Estado miembro.

*Artículo 12*

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuada, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el presente Reglamento en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá mencionar el tipo y el motivo de la excepción así decidida en la hoja de registro del aparato de control o en su registro de servicio.

*Artículo 13*

1. Cualquier Estado miembro podrá conceder, en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, excepciones a lo dispuesto en el presente Reglamento sobre los transportes efectuados mediante vehículos que pertenezcan a una o varias de las categorías siguientes:

a) vehículos destinados al transporte de viajeros que, por su tipo de construcción y su personal, puedan transportar a diecisiete personas como máximo, incluido el conductor, y que se empleen a tal fin;

- b) vehículos utilizados por las autoridades públicas para servicios públicos que no compitan con los transportistas profesionales;
- c) vehículos utilizados para el transporte de mercancías por empresas agrícolas, hortícolas, forestales o de pesca, en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor del lugar de permanencia habitual, incluido el territorio de los municipios cuyo centro se sitúe en dicho radio;
- d) vehículos que transporten despojos o canales no destinadas al consumo humano;
- e) vehículos utilizados para el transporte de animales vivos desde las granjas hasta los mercados locales y viceversa, o desde los mercados hasta los mataderos locales;
- f) vehículos utilizados como tiendas para el abastecimiento de los mercados locales o para operaciones de venta domiciliaria, o bien utilizados para operaciones ambulantes bancarias, de cambio o de ahorro, para el ejercicio del culto, para operaciones de préstamo de libros, discos o cassettes, o para manifestaciones culturales o exposiciones, y que estén especialmente equipados al efecto;
- g) vehículos que transporten material o equipos para su uso en el ejercicio de la profesión del conductor, en un radio de acción de 50 kilómetros alrededor de su lugar de permanencia habitual, siempre que la conducción del vehículo no represente la actividad principal del conductor y que la excepción no perjudique gravemente los objetivos del presente Reglamento. Los Estados miembros podrán subordinar dicha excepción a la obtención de una autorización individual;
- h) vehículos que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2 300 kilómetros cuadrados y que no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor;
- i) vehículos destinados al transporte de mercancías, propulsados por gas producido en el vehículo o por electricidad, o equipados con un decelerador, en la medida en que, de acuerdo con la legislación del Estado miembro de matriculación, estén equipados a los vehículos propulsados por motor de gasolina o de gasoil cuyo peso máximo autorizado, incluido el de los remolques o semirremolques, no supere las 3,5 toneladas;
- j) vehículos destinados a clases para la obtención de un permiso de conducir;
- k) tractores destinados exclusivamente a trabajos agrícolas y forestales.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de las excepciones establecidas en virtud del presente apartado.

2. Los Estados miembros, previa autorización de la Comisión, podrán establecer excepciones a lo dispuesto en el presente Reglamento sobre los transportes efectuados en circunstancias excepcionales, siempre que dichas excepciones no perjudiquen gravemente los objetivos del mismo.

En casos de urgencia, podrá establecerse una excepción temporal que no exceda de treinta días y que se notificará inmediatamente a la Comisión.

La Comisión notificará a los otros Estados miembros cualquier excepción establecida con arreglo al presente apartado.

## SECCIÓN VIII

### Control y sanciones

#### *Artículo 14*

1. En el caso de los transportes regulares de viajeros:
  - nacionales,
  - internacionales, cuando las terminales de la línea estén a una distancia de hasta 50 kilómetros en línea recta de una frontera entre dos Estados miembros, y el recorrido de la línea no supere los 100 kilómetros,
 que estén sometidos al presente Reglamento, la empresa establecerá un horario y un registro del servicio.
2. El registro deberá indicar, para cada conductor, el nombre y punto en que se encuentre normalmente, así como el horario previamente fijado para los diferentes períodos de conducción, los demás períodos de trabajo y los períodos de disponibilidad.
3. El registro deberá comprender todas las indicaciones contempladas en el apartado 2 para un período mínimo que cubra la semana en curso, la anterior y la siguiente.
4. El registro deberá estar firmado por el empresario o por su delegado.
5. Cada conductor destinado a un servicio contemplado en el apartado 1 deberá tener un extracto del registro del servicio y una copia del horario de servicio.
6. La empresa conservará el registro de servicio durante un año tras la expiración del período transcurrido. Facilitará un extracto del registro a los conductores interesados que lo soliciten.
7. El presente artículo no se aplicará a los conductores de vehículos equipados con un aparato de control utilizado con arreglo al Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (<sup>1</sup>).

#### *Artículo 15*

1. La empresa organizará el trabajo de los conductores de modo que éstos puedan cumplir las disposiciones pertinentes del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85.

(<sup>1</sup>) DO n° L 370 de 31. 12. 1985, p. 8.

2. La empresa verificará periódicamente la observancia de ambos Reglamentos. Si se comprobaren infracciones, adoptará las medidas necesarias para evitar su repetición.

#### *Artículo 16*

1. La Comisión elaborará cada dos años un informe sobre la aplicación del presente Reglamento por los Estados miembros y sobre la evolución producida en los sectores correspondientes. Remitirá dicho informe al Consejo y al Parlamento Europeo en un plazo de trece meses a partir de la fecha en que expire el período de dos años cubierto por el mismo.

2. Para que la Comisión pueda elaborar el informe contemplado en el apartado 1, los Estados miembros le facilitarán, cada dos años, las informaciones necesarias en forma de un acta tipo. Dichas informaciones deberán llegar a la Comisión a más tardar el 30 de septiembre siguiente a la fecha en la que finalice el período de dos años cubiertos por el informe.

3. La Comisión elaborará el acta tipo, previa consulta a los Estados miembros.

#### *Artículo 17*

1. Los Estados miembros adoptarán con la antelación suficiente, previa consulta a la Comisión, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para la ejecución del presente Reglamento.

Dichas disposiciones se referirán, entre otras, a la organización, procedimiento e instrumentos de control, así como a las sanciones aplicables en caso de infracción.

2. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua para la aplicación del presente Reglamento y para el control del mismo.

3. En el marco de dicha asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros se comunicarán regularmente todas las informaciones disponibles relativas a:

— las infracciones al presente Reglamento cometidas por no residentes y a cualquier sanción aplicada por causa de las mismas,

— las sanciones aplicadas por un Estado miembro a sus residentes por causa de infracciones de dicho tipo cometidas en otros Estados miembros.

### SECCIÓN IX

#### Disposiciones finales

#### *Artículo 18*

1. Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 543/69.

No obstante:

— seguirá aplicándose su artículo 4, hasta el 31 de diciembre de 1989, a los vehículos utilizados por las autoridades públicas para servicios públicos que no compitan con los transportistas profesionales y a los tractores exclusivamente destinados a los trabajos agrícolas y forestales locales. No obstante, cualquier Estado miembro podrá disponer que el presente Reglamento se aplique a dichos transportes nacionales en su territorio a partir de una fecha anterior,

— seguirá aplicándose su artículo 15, hasta el 31 de diciembre de 1989, a los vehículos y a los conductores destinados a los transportes internacionales regulares de viajeros, en la medida en que los vehículos que presten dichos servicios no estén equipados con un aparato de control utilizado con arreglo al Reglamento (CEE) n° 3821/85.

2. Las referencias al Reglamento derogado en virtud del apartado 1 se entenderán hechas al presente Reglamento.

#### *Artículo 19*

El presente Reglamento entrará en vigor el 29 de septiembre de 1986.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 20 de diciembre de 1985.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

R. KRIEPS