

ԽՈՐՀՐԴԻ 1985 թվականի դեկտեմբերի 20-ի թիվ 3820/85 ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳ (ԵՏՀ)

**Ավտոճանապարհային փոխադրումներին վերաբերող սոցիալական օրենսդրության
ներդաշնակեցման մասին**

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՀԱՄԱՅՆՔՆԵՐԻ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական տնտեսական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 75-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով «Երկաթգծով, ավտոմոբիլային ճանապարհներով եւ ներքին ջրուղիներով փոխադրումների ոլորտում մրցակցության հարցը շոշափող որոշակի ակտերի ներդաշնակեցման մասին» Խորհրդի 1965 թվականի մայիսի 13-ի որոշումը (1) եւ, մասնավորապես, դրա III բաժինը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (2),

հաշվի առնելով Եվրոպական պառլամենտի եզրակացությունը (3),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (4),

քանի որ ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրումների ոլորտում Համայնքի սոցիալական օրենսդրությունը սահմանված է թիվ 543/69 կանոնակարգով (ԵՏՀ) (5), որը վերջին անգամ փոփոխվել է թիվ 2829/77 կանոնակարգով (ԵՏՀ) (6). քանի որ այդ օրենսդրության նպատակը ներքին փոխադրումների միջոցների միջեւ մրցակցության պայմանները ներդաշնակեցնելն է, մասնավորապես՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտի հատվածում, ինչպես նաեւ՝ բարելավել աշխատանքի պայմաններն ու ապահովել ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությունը. քանի որ այդ բնագավառում արձանագրված ձեռքբերումները պետք է պահպանել եւ զարգացնել. եւ քանի որ, այնուամենայնիվ, անհրաժեշտ է նշված կանոնակարգի դրույթները դարձնել ավելի ճկուն՝ միեւնոյն ժամանակ չխոչընդոտելով դրա նպատակների իրականացումը,

քանի որ, հաշվի առնելով այսուհետ սահմանվող փոփոխությունները, հարցերը հստակեցնելու նպատակով՝ համապատասխան բոլոր դրույթները պետք է միավորվեն մեկ ընդհանուր տեքստում, որի հետեւանքով թիվ 543/69 կանոնակարգը (ԵՏՀ) պետք է ուժը կորցրած ճանաչվի. քանի որ, այնուամենայնիվ, որոշակի տրանսպորտային միջոցների դեպքում կիրառվող՝ 4-րդ հոդվածով սահմանված արտոնությունները եւ ուղեւորափոխադրումների հետ կապված որոշ գործողությունների դեպքում կիրառվող՝ 15-րդ հոդվածի դրույթները որոշակի ժամանակահատվածում մնում են ուժի մեջ,

քանի որ աշխատանքային պայմաններին վերաբերող՝ սույն Կանոնակարգի դրույթները չեն կարող սահմանափակել ոլորտի երկու կողմերի իրավունքը՝ կապված կոլեկտիվ բանակցությունների կամ

այլ միջոցներով աշխատողների համար առավել բարենպաստ պայմաններ սահմանելու հետ. քանի որ սոցիալական առաջընթացին նպաստելուց բացի, ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությունն ապահովելու համար յուրաքանչյուր անդամ պետություն պետք է իրավունք վերապահի ընդունելու որոշակի համապատասխան ակտեր,

քանի որ, նկատի ունենալով վարորդների օգնականների ու տոմսավաճառների թվի կրճատման հանգամանքը, այլևս անհրաժեշտ չէ կարգավորել վարորդից բացի, անձնակազմի մյուս անդամների հանգստի ժամանակահատվածները,

քանի որ ճկուն գրաֆիկով աշխատանքային շաբաթը հաստատուն գրաֆիկով աշխատանքային շաբաթով փոխարինելու դեպքում վարորդների համար ավելի դյուրին կարող էր լինել կազմակերպել իրենց աշխատանքը, եւ կարող էր բարելավվել ստուգման գործընթացը,

քանի որ պետք է սահմանվի մի համակարգ, որը պետք է կիրառվի դեպի երրորդ երկիր կամ երրորդ երկրից կամ անդամ պետության տարածքով որպես տարանցիկ երկիր՝ երկու երկրների միջեւ միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումների գործողությունների նկատմամբ. քանի որ 1970 թվականի հուլիսի 1-ի «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» (AETR) եվրոպական համաձայնագրի դրույթները պետք է կիրառվեն փոխադրումների այդ գործողությունների նկատմամբ. քանի որ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» (AETR) եվրոպական համաձայնագրի Պայմանավորվող կողմ չհանդիսացող պետությունում գրանցված տրանսպորտային միջոցների դեպքում այդ դրույթները կկիրառվեն միայն Համայնքի տարածքում իրականացվող ուղեւորության այդ մասի նկատմամբ,

քանի որ «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» եվրոպական համաձայնագրի կարգավորման առարկան մտնում է սույն Կանոնակարգի գործողության ոլորտի մեջ, բանակցելու եւ Համաձայնագիրը կնքելու իրավունքը վերապահվում է Համայնքին. քանի որ կոնկրետ այն հանգամանքները, որոնցում վարվում են «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» եվրոպական համաձայնագրի շուրջ բանակցությունները, բացառության կարգով երաշխավորում են մի ընթացակարգ, որով Համայնքի անդամ պետությունները համաձայնեցված գործողության սկզբունքով առանձին-առանձին ի պահ են հանձնում վավերացման կամ միանալու մասին փաստաթղթերը, թեւ գործում են Համայնքի շահերից ելնելով եւ Համայնքի անունից,

քանի որ միջհամայնքային փոխադրումների ոլորտում Համայնքի իրավունքի գերակայությունն ապահովելու համար անդամ պետությունները վավերացման կամ միանալու մասին փաստաթղթերն

ի պահ հանձնելիս պետք է նախատեսեն մի վերապահում, որով Համաձայնագրի իմաստով՝ անդամ պետությունների միջև միջազգային փոխադրումների գործողությունները չպետք է համարվեն միջազգային փոխադրումների գործողություններ,

քանի որ Համաձայնագրով նախատեսված հնարավորությունները, որոնցով Պայմանավորվող կողմերը կարող են կնքել Համաձայնագրից շեղումներ ենթադրող երկկողմ համաձայնագրեր՝ կապված սահմանային գոտու եւ տարանցիկ փոխադրման գործողությունների հետ, հարցեր են, որոնք սկզբունքորեն գտնվում են Համայնքի իրավասության շրջանակներում,

քանի որ, եթե քննարկվող ոլորտին վերաբերող Համայնքի ներքին կանոններում փոփոխություն կատարելու արդյունքում անհրաժեշտություն առաջանա համապատասխանաբար փոփոխություն կատարել նաեւ Համաձայնագրում, ապա անդամ պետությունները համատեղ կգործեն՝ այդ փոփոխությունը Համաձայնագրով սահմանված կարգով Համաձայնագրի ներմուծելու համար,

քանի որ սույն Կանոնակարգը կարող է չկիրառվել փոխադրման որոշ գործողությունների նկատմամբ,

քանի որ ցանկալի է ընդարձակել եւ հստակեցնել որոշ սահմանումների իմաստը եւ արդիականացնել որոշ դրույթներ, մասնավորապես՝ կապված որոշակի տեսակների տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառվող բացառությունների հետ,

քանի որ ցանկալի է դրույթներ սահմանել բեռնափոխադրումներ եւ ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող վարորդների նվազագույն տարիքի (հաշվի առնելով մասնագիտական վերապատրաստման որոշակի պահանջները), ինչպես նաեւ վարորդների օգնականների ու տոմսավաճառների նվազագույն տարիքի վերաբերյալ. քանի որ մասնագիտական վերապատրաստման նպատակով անդամ պետությունները պետք է կարողանան նվազեցնել վարորդների օգնականների համար հաստատված նվազագույն տարիքը մինչեւ 16 տարեկան,

քանի որ ավտոմեքենայի վարման տեսողության առումով ցանկալի է սահմանել անդադար վարման եւ օրվա ընթացքում վարման տեսողության սահմաններ, սակայն չհակասելով այն ազգային կանոններին, որոնցով վարորդներին արգելվում է վարել ավելի երկար տեսողությամբ, քան նրանք կարող են վարել լիակատար անվտանգության պայմաններում,

քանի որ վարման առավել երկար տեսողությամբ օրը եւ երկու շաբաթվա ընթացքում վարման ավելի կարճ ժամանակահատվածը միասին հավանաբար կդյուրացնեն փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունների կառավարումը եւ կխթանեն սոցիալական առաջընթացը,

քանի որ վարման ընթացքում ընդմիջումների մասին դրույթները պետք է համապատասխանեցվեն օրվա ընթացքում վարման ավելի երկար ժամանակահատվածի դեպքում,

քանի որ հանգստի ժամանակահատվածների առումով ցանկալի է սահմանել անձնակազմի անդամների մեկօրյա եւ մեկշաբաթյա հանգստի նվազագույն ժամանակահատվածները եւ դրանք կարգավորող այլ պայմաններ,

քանի որ ուղեւորությունները կարող էին կատարվել ավելի հեշտությամբ, եթե վարորդը օրվա ընթացքում հատկացվող իր հանգստի ժամանակը մասերի բաժաներ, մասնավորապես, խուսափելով ճաշել եւ քնել նույն վայրում,

քանի որ սոցիալական առաջընթացի ու ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության ապահովման առումով շահեկան է երկարաձգել շաբաթվա ընթացքում հանգստի ժամանակը՝ միեւնույն ժամանակ թույլ տալով նվազեցնել այդ ժամանակը՝ պայմանով, որ սահմանված ժամկետում վարորդը կարող է հանգստի այդ մնացած ժամանակն անցկացնել իր նախընտրած վայրում,

քանի որ Համայնքի տարածքում ավտոճանապարհային փոխադրումների շատ գործողություններ ուղեւորության մի մասի համար ընդգրկում են լաստանավով կամ երկաթգծով փոխադրումներ. քանի որ այդպիսի գործողություններին համապատասխան օրվա ընթացքում հանգստի ժամանակի եւ ընդմիջումների վերաբերյալ դրույթները պետք է նախատեսվեն կանոններում,

քանի որ ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության նկատառումներից ելնելով՝ պետք է արգելվի անցած տարածության եւ (կամ) փոխադրված տոննաժի համար պարգեւավճարների հատկացումը, որը կարող է սպառնալ ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությանը,

քանի որ ցանկալի է ապահովել, որ սույն Կանոնակարգից բացառություններ կատարվեն առանձնահատկություններ ունեցող ազգային փոխադրումների որոշ գործողությունների դեպքում. քանի որ բացառությունների դեպքում անդամ պետությունները պետք է ապահովեն, որ չվտանգվի սոցիալական պաշտպանության ստանդարտը եւ ճանապարհային երթեւեկության անվտանգությունը,

քանի որ, կախված ուղեւորափոխադրման կոնկրետ բնույթից, հիմնավորված է այն փաստը, որ անհրաժեշտ է վերասահմանել այն տրանսպորտային միջոցների տեսակը, որոնց նկատմամբ անդամ պետությունները կարող են ազգային փոխադրումների ոլորտում չկիրառել Կանոնակարգը,

քանի որ անդամ պետությունները, Հանձնաժողովի թույլտվությամբ, պետք է իրավասու լինեն բացառիկ հանգամանքներում Կանոնակարգի դրույթներից բացառություններ անելու հնարավորություն տալու. քանի որ հրատապ դեպքերում պետք է հնարավոր լինի սահմանափակ ժամկետով այդպիսի բացառություններ կիրառելու հնարավորություն տալ առանց Հանձնաժողովի կողմից նախնական թույլտվության,

քանի որ կանոնավոր ուղեւորափոխադրման ծառայությունների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների վարորդների դեպքում գրանցող սարքերը կարող են փոխարինվել ժամանակացույցի օրինակով եւ ընկերության հերթափոխի գրաֆիկից տրամադրվող քաղվածքով. քանի որ սույն Կանոնակարգի կիրառման ու չարաշահումների կանխարգելման համար օգտակար կլինեն հանձնել վարորդներին, ովքեր իրենց հերթափոխի գրաֆիկներից քաղվածքներ են պահանջում,

քանի որ ցանկալի է, որ, արդյունավետ վերահսկման նկատառումներից ելնելով, միջազգային կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների ծառայությունների դեպքում, բացառությամբ որոշ սահմանային ծառայությունների, այլեւս չկիրառվի գրանցող սարքեր տեղադրելու եւ օգտագործելու պարտականությունից ազատելու արտոնությունը,

քանի որ ցանկալի է շեշտել, որ կարելի է անհրաժեշտ է, որ գործատուները եւ վարորդները հետեւեն սույն Կանոնակարգին,

քանի որ Հանձնաժողովը պետք է դիտանցի, թե ինչպես է իրավիճակը զարգանում անդամ պետություններում եւ յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ անգամ կանոնների կիրառման մասին հաշվետվություն ներկայացնի Խորհուրդ եւ Եվրոպական պառլամենտ,

եւ քանի որ սույն Կանոնակարգը կիրառելու ու դրա իրականացումն ստուգելու հնարավորությունն ապահովելու համար անհրաժեշտ է, որ անդամ պետությունները միմյանց աջակցեն,

ԸՆԴՈՒՆԵՑ ՍՈՒՅՆ ԿԱՆՈՆԱԿԱՐԳԸ.

ԲԱԺԻՆ I

Սահմանումները

Հոդված 1

Սույն Կանոնակարգում՝

1. «ավտոճանապարհային փոխադրում» նշանակում է ուղեւորափոխադրումների կամ բեռնափոխադրումների նպատակով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցով (բեռնավորված կամ ոչ) հանրային նշանակության ճանապարհներով իրականացված ցանկացած ուղեւորություն.
2. «տրանսպորտային միջոցներ» նշանակում է շարժիչով տրանսպորտային միջոցներ, տրակտորներ, կցորդներ եւ կիսակցորդներ, ինչպես սահմանված է ստորել՝

ա) «շարժիչով տրանսպորտային միջոց», ավտոմոբիլային ճանապարհներով երթեւեկող մեխանիկական ինքնագնաց տրանսպորտային միջոց, բացի երկաթուղային տրանսպորտից, որը սովորաբար օգտագործվում է ուղեւորներ կամ ապրանքներ փոխադրելու համար.

բ) «տրակտոր»՝ ավտոմոբիլային ճանապարհներով երթեւեկող մեխանիկական ինքնագնաց տրանսպորտային միջոց, բացի երկաթուղային տրանսպորտից, որը հատուկ նախատեսված է կցորդներ, կիսակցորդներ, սարքավորումներ կամ մեքենաներ հրելու, քաշելու կամ տեղաշարժելու համար.

գ) «կցորդ»՝ ցանկացած տրանսպորտային միջոց, որը նախատեսված է շարժիչով տրանսպորտային միջոցով կամ տրակտորով քարշակվելու համար.

դ) «կիսակցորդ»՝ առանց առաջնային սռնու կցորդ, որն այնպես է կցվում, որ դրա քաշի եւ բեռնվածքի քաշի հիմնական մասն ընկնում է տրակտորի կամ շարժիչով տրանսպորտային միջոցի վրա.

3. «վարորդ» նշանակում է ցանկացած անձ, ով վարում է տրանսպորտային միջոցը թեկուզ կարճ ժամանակով, կամ ով գտնվում է տրանսպորտային միջոցում, որպեսզի անհրաժեշտության դեպքում վարի մեքենան.

4. «շաբաթ» նշանակում է երկուշաբթի օրվա ժամը 00.00-ից մինչեւ կիրակի օրվա ժամը 24.00-ն ընկած ժամանակահատվածը.

5. «հանգիստ» նշանակում է առնվազն մեկ ժամ անդադար ժամանակահատված, որի ընթացքում վարորդը կարող է ազատ տնօրինել իր ժամանակը.

6. «թույլատրելի առավելագույն քաշ» նշանակում է ամբողջությամբ բեռնավորված տրանսպորտային միջոցի թույլատրելի առավելագույն քաշն աշխատանքի ժամանակ.

7. «կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների ծառայություններ» նշանակում է ազգային եւ միջազգային ծառայություններ, ինչպես սահմանված է «Միջքաղաքային ավտոբուսով (coach) եւ քաղաքային ավտոբուսով (bus) միջազգային ուղեւորափոխադրումների ընդհանուր կանոնների մասին» Խորհրդի 1966 թվականի հուլիսի 28–ի թիվ 117/66/ԵՏՀ կանոնակարգի 1–ին հոդվածով (1):

ԲԱԺԻՆ II

Գործողության ոլորտը

Հոդված 2

1. Սույն Կանոնակարգը կիրառվում է Համայնքի տարածքում ավտոճանապարհային փոխադրումների նկատմամբ, ինչպես սահմանված է 1(1) հոդվածով:

2. «Միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումներ կատարող տրանսպորտային միջոցների անձնակազմի աշխատանքի մասին» եվրոպական համաձայնագիրը (AETR) նշված կանոնների փոխարեն կիրառվում է միջազգային ավտոճանապարհային փոխադրումների հետեւյալ գործողությունների նկատմամբ,

– որոնք իրականացվում են դեպի երրորդ երկրներ եւ (կամ) երրորդ երկրներից, որոնք Համաձայնագրի Պայմանավորվող կողմեր են, կամ այդպիսի երկրներով իրականացվում են որպես տարանցիկ փոխադրումներ, ուղեւորության ամբողջ ընթացքում, եթե այդ գործողություններն իրականացվում են անդամ պետությունում կամ նշված երրորդ երկրներից որեւէ մեկում գրանցված տրանսպորտային միջոցներով.

– որոնք իրականացվում են դեպի երրորդ երկիր կամ երրորդ երկրից, որը Համաձայնագրի Պայմանավորվող կողմ չէ, Համայնքի տարածքում իրականացվող ցանկացած ուղեւորության դեպքում, եթե այդ գործողություններն իրականացվում են այդպիսի երկրներից մեկում գրանցված տրանսպորտային միջոցներով:

Հոդված 3

Համայնքը պետք է բանակցություններ սկսի երրորդ երկրների հետ, ինչը կարող է սույն Կանոնակարգի իրականացման նպատակով անհրաժեշտ լինել:

Հոդված 4

Սույն Կանոնակարգը չի կիրառվում հետեւյալ փոխադրումների նկատմամբ, որոնք իրականացվում են՝

1. բեռնափոխադրումների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներով, եթե տրանսպորտային միջոցի, այդ թվում՝ կցորդի կամ կիսակցորդի թույլատրելի առավելագույն քաշը չի գերազանցում 3,5 տոննան.

2. ուղեւորափոխադրումների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներով, որոնք իրենց կառուցվածքի եւ սարքավորումների շնորհիվ հարմար են ավելի քան ինն անձ՝ ներառյալ վարորդը, փոխադրելու համար եւ նախատեսված են այդ նպատակի համար.
3. կանոնավոր ուղեւորափոխադրումների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներով, եթե այդ ծառայության համար նախատեսված երթուղին չի գերազանցում 50 կիլոմետրը.
4. 30 կիլոմետր ժամ առավելագույն թույլատրելի արագությունը չգերազանցող տրանսպորտային միջոցներով.
5. տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են զինված ծառայությունների, քաղաքացիական պաշտպանության ու հրշեջ ծառայությունների եւ հասարակական կարգի պահպանման համար պատասխանատու ուժերի կողմից կամ գտնվում են այդ մարմինների հսկողության տակ.
6. տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են կոյուղու, հեղեղներից պաշտպանության, ջրի, գազի ու էլեկտրականության ծառայությունների, մայրուղու սպասարկման ու հսկողության, աղբահանման ու աղբահեռացման, հեռագրային ու հեռախոսային ծառայությունների, փոստային իրերի փոխադրման, հեռուստատեսային ու ռադիո հեռարձակումների եւ ռադիոյի կամ հեռուստատեսային հաղորդիչների կամ ընդունիչների հայտնաբերման նպատակով.
7. արտակարգ իրավիճակներում կամ փրկարարական գործողությունների նպատակով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներով.
8. բժշկական նպատակներով օգտագործվող մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցներով.
9. կրկեսի եւ կարուսելների սարքավորումներ փոխադրող տրանսպորտային միջոցներով.
10. մասնագիտացված վթարային տրանսպորտային միջոցներով.
11. տրանսպորտային միջոցներով, որոնք տեխնիկական զարգացման, վերանորոգման կամ պահպանման նպատակներով անցնում են ավտոճանապարհային փորձարկումներ, ինչպես նաեւ նորաստեղծ կամ վերակառուցված տրանսպորտային միջոցներով, որոնք դեռեւս չեն հանձնվել շահագործման.
12. ոչ առետրային նպատակով անձնական օգտագործման իրերի փոխադրման համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներով.
13. Տրանսպորտային միջոցներով, որոնք օգտագործվում են գյուղացիական տնտեսություններից կաթ հավաքելու եւ կաթի տարաները կամ որպես անասնակեր օգտագործվող կաթնամթերքը գյուղացիական տնտեսություններ վերադարձնելու նպատակով:

ԲԱԺԻՆ III

Անձնակազմը

Հոդված 5

1. Ապրանքների փոխադրումներ իրականացնող վարորդների համար նվազագույն տարիքը պետք է լինի՝

ա) 18 տարեկան՝ 7.5 տոննայից ոչ ավելի առավելագույն թույլատրելի քաշ ունեցող տրանսպորտային միջոցների դեպքում, այդ թվում՝ համապատասխան դեպքերում, կցորդները կամ կիսակցորդները,

բ) այլ տրանսպորտային միջոցների համար՝

– 21 տարեկան, կամ

– 18 տարեկան՝ պայմանով, որ տվյալ անձն ունի անդամ պետություններից մեկի կողմից ճանաչված մասնագիտական որակավորման վկայական, որով հաստատվում է, որ տվյալ անձն ավարտել է ավտոճանապարհային բեռնափոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների վարորդների ուսումնական դասընթացը՝ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող վարորդների համար ուսուցման նվազագույն մակարդակի մասին Համայնքի կանոններին համապատասխան:

2. Ուղեորափոխադրումներ իրականացնող ցանկացած վարորդ պետք է 21 տարեկան լինի:

Տրանսպորտային միջոցի սովորական կայանատեղից 50 կմ-ից ավելի շառավղով ուղեորություններում ուղեորների փոխադրումներ իրականացնող ցանկացած վարորդ պետք է բավարարի նաեւ հետեւյալ պահանջներից որեւէ մեկը՝

ա) նա պետք է առնվազն մեկ տարի աշխատած լինի բեռների փոխադրման ոլորտում՝ որպես տրանսպորտային միջոցի վարորդ, որի թույլատրելի առավելագույն քաշը գերազանցում է 3.5 տոննան.

բ) նա պետք է առնվազն մեկ տարի աշխատած լինի որպես այնպիսի տրանսպորտային միջոցի վարորդ, որն օգտագործվել է սովորական կայանատեղից մինչեւ 50 կմ շառավղով ուղեորություններում ուղեորափոխադրման ծառայություններ մատուցելու համար կամ ուղեորներին սույն Կանոնակարգով չնախատեսված այլ ծառայություններ մատուցելու համար՝ պայմանով, որ իրավասու մարմինը համարի, որ դրանով նա անհրաժեշտ փորձ է ձեռք բերել.

գ) նա պետք է ունենա անդամ պետություններից մեկի կողմից ճանաչված մասնագիտական որակավորման վկայական, որով հաստատվում է, որ տվյալ անձն ավարտել է

ավտոճանապարհային բեռնափոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների վարորդների ուսումնական դասընթացը՝ ավտոճանապարհային փոխադրումներ իրականացնող վարորդների համար ուսուցման նվազագույն մակարդակի մասին Համայնքի կանոններին համապատասխան:

3. Վարորդների օգնականների եւ տոմսավաճառների նվազագույն տարիքը 18 տարեկանն է:

4. Ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող վարորդի նկատմամբ չեն կիրառվում 2-րդ պարբերության երկրորդ ենթապարբերության (ա)-ով, (բ)-ով եւ (գ)-ով սահմանված պայմանները, եթե նա առնվազն մեկ տարի, նախքան 1970 թվականի հոկտեմբերի 1-ը, զբաղվել է այդպիսի գործունեությամբ:

5. Տրանսպորտային միջոցի կայանման վայրից մինչեւ 50 կմ շառավղով իրականացվող ներքին փոխադրումների գործողությունների դեպքում, ներառյալ տեղական վարչական շրջանները, որոնց կենտրոնները գտնվում են այդ շառավղում, անդամ պետությունները կարող են իջեցնել վարորդների օգնականների նվազագույն տարիքը մինչեւ 16 տարեկան՝ պայմանով, որ դա կատարվում է մասնագիտական ուսուցման նպատակներով եւ զբաղվածության հարցերի մասին իրենց ազգային իրավունքով նախատեսված սահմանների հիման վրա:

ԲԱԺԻՆ IV

Վարման տեւողությունը

Հոդված 6

1. Երկօրյա կամ մեկօրյա հանգստի ժամանակահատվածների միջեւ եւ մեկշաբաթյա հանգստի ժամանակահատվածի միջեւ վարման ժամանակը (այսուհետ՝ մեկօրյա վարման ժամանակ) չի գերազանցում ինը ժամը: Այն կարելի է շաբաթվա ընթացքում երկու անգամ հասցնել 10 ժամի:

Առնվազն վեց օր վարելուց հետո վարորդը պետք է վերցնի մեկշաբաթյա հանգստի ժամանակ, ինչպես սահմանված է 8(3) հոդվածով:

Մեկշաբաթյա հանգստի ժամանակը կարող է հետաձգվել մինչեւ վեցերորդ օրվա ավարտը, եթե վեց օրվա ընթացքում վարման ամբողջ տեւողությունը չի գերազանցում վեցօրյա վարման ժամանակին համապատասխանող առավելագույն սահմանը:

Միջազգային ուղեւորափոխադրումների դեպքում, բացի կանոնավոր ծառայություններից, երկրորդ եւ երրորդ ենթապարբերություններում «վեց» եւ «վեցերորդ» եզրույթները փոխարինվում են համապատասխանաբար «տասներկու» եւ «տասներկուերորդ» եզրույթներով:

Անդամ պետությունները կարող են ընդլայնել նախորդ ենթապարբերության կիրառությունը իրենց տարածքում ազգային ուղեւորափոխադրումների ծառայությունների նկատմամբ՝ բացի կանոնավոր ծառայություններից:

2. Վարման ընդհանուր ժամանակահատվածը երկու շաբաթվա ընթացքում չի գերազանցում 90 ժամը:

ԲԱԺԻՆ Վ

Ընդմիջումները եւ հանգստի ժամանակը

Հոդված 7

1. Չորսուկես ժամ վարելուց հետո վարորդը պետք է ունենա առնվազն քառասունհինգ րոպեանոց ընդմիջում, եթե չի սկսվում նրա հանգստի ժամանակը:

2. Այդ ընդմիջումը կարող է փոխարինվել տասնհինգ րոպեանոց ընդմիջումներով՝ բաշխվելով վարման ժամանակահատվածի վրա կամ անմիջապես այդ ժամանակահատվածից հետո՝ պահպանելով 1-ին պարբերության դրոյթները:

3. 1-ին պարբերությունից բացառություն կատարելու միջոցով, կանոնավոր ծառայությունների ընթացքում ազգային ուղեւորափոխադրումների դեպքում անդամ պետությունները կարող են սահմանել առնվազն 30 րոպե տեւողությամբ նվազագույն ընդմիջում չորս ժամը չգերազանցող վարման ժամանակահատվածից հետո: Այդպիսի բացառություններ կարող են կիրառվել միայն այն դեպքերում, երբ վարելու ընթացքում՝ ավելի քան 30 րոպե տեւողությամբ ընդմիջումները կարող են խոչընդոտել քաղաքային երթեւեկության հոսքը, եւ եթե չորսուկես ժամ վարելու ընթացքում վարորդները չեն կարող վերցնել 15 րոպե տեւողությամբ ընդմիջում նախքան 30 րոպե տեւողությամբ ընդմիջումը:

4. Այդ ընդմիջումների ընթացքում վարորդը չի կարող այլ աշխատանք կատարել: Սույն հոդվածի նպատակներով՝ սպասելաժամանակը եւ շարժման մեջ գտնվող տրանսպորտային միջոցում՝ լաստանավում կամ գնացքում անցկացված, սակայն վարելու վրա չձախսված ժամանակը չի համարվում «այլ աշխատանք»:

5. Սույն հոդվածում նշված ընդմիջումները չեն կարող համարվել մեկօրյա հանգստի ժամանակահատվածներ:

Հոդված 8

1. Յուրաքանչյուր քսանչորս ժամվա ընթացքում վարորդը պետք է ունենա առնվազն 11 անընդմեջ ժամ ամենօրյա հանգիստ, որը կարող է կրճատվել մինչև առնվազն ինը անընդմեջ ժամի՝ մեկ շաբաթվա ընթացքում ոչ ավելի, քան երեք անգամ՝ պայմանով, որ մինչև հաջորդ շաբաթվա ավարտը՝ որպես փոխհատուցում, նրան պետք է հանգստի համապատասխան ժամանակահատված հատկացվի:

Այն օրերին, երբ առաջին կետին համապատասխան հանգիստը չի կրճատվում, այն կարող է վերցվել երկու կամ երեք առանձին ժամանակահատվածներում՝ քսանչորս ժամվա ընթացքում, որոնցից մեկը պետք է տեղի առնվազն ութ անընդմեջ ժամ: Այդ դեպքում հանգստի նվազագույն տեւողությունը պետք է երկարաձգվի մինչև տասներկու ժամ:

2. Յուրաքանչյուր երեսուն ժամվա ընթացքում, երբ տրանսպորտային միջոցը վարում են առնվազն երկու վարորդներ, յուրաքանչյուր վարորդ պետք է առնվազն ութ անընդմեջ ժամ հանգիստ ունենա:

3. Յուրաքանչյուր շաբաթվա ընթացքում 1-ին եւ 2-րդ պարբերություններում նշված հանգստի ժամանակահատվածները պետք է երկարաձգվեն ըստ շաբաթական հանգստի՝ մինչև ընդհանուր քառասունհինգ անընդմեջ ժամի: Այդ հանգստի ժամանակահատվածը կարող է կրճատվել առնվազն մինչև երեսունվեց անընդմեջ ժամ, եթե վերցվում է այն վայրում, որտեղ սովորաբար կայանվում է տրանսպորտային միջոցը կամ վարորդն է գտնվում, կամ կարող է կրճատվել առնվազն մինչև քսանչորս անընդմեջ ժամ, եթե վերցվում է այլ վայրում: Յուրաքանչյուր կրճատում փոխհատուցվում է հավասարաչափ հանգստով, որն ամբողջությամբ վերցվում է մինչև տվյալ շաբաթին հաջորդող երրորդ շաբաթվա ավարտը:

4. Շաբաթական հանգստի յուրաքանչյուր ժամանակահատված, որն սկսվում է մի շաբաթում եւ շարունակվում հաջորդ շաբաթվա ընթացքում, պետք է կցվի այդ շաբաթներից որեւէ մեկին:

5. Ուղեւորափոխադրումների դեպքում, որոնց նկատմամբ կիրառվում է 6 (1) հոդվածի չորրորդ կամ հինգերորդ ենթապարբերությունները, շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածը կարող է հետաձգվել մինչև հաջորդ շաբաթ, որի հանգստի ժամանակահատվածը դեռեւս առկա է, եւ ավելացվել է երկրորդ շաբաթվա շաբաթական հանգստին:

6. Յանկացած բնույթի հանգիստ, որը վերցվում է որպես օրական եւ (կամ) շաբաթական հանգստի ժամանակահատվածի կրճատման փոխհատուցում, կցվում է առնվազն ութ ժամ ընդգրկող այլ հանգստի եւ տրվում է տվյալ անձի խնդրանքով՝ տրանսպորտային միջոցի կայանման վայրում կամ վարորդի հիմնական հասցեում:

7. Օրական հանգստի ժամանակահատվածը կարող է անցկացվել տրանսպորտային միջոցում, եթե այն ապահովված է անկողնով եւ գտնվում է անշարժ վիճակում:

Հոդված 9

Անկախ 8(1) հոդվածի դրույթներից, եթե բեռների կամ ուղեւորների փոխադրում իրականացնող վարորդը լաստանավով կամ գնացքով փոխադրվող տրանսպորտային միջոց է ուղեկցում, ապա ամենօրյա հանգստի ժամանակահատվածը կարող է ընդհատվել մեկից ոչ ավելի անգամ՝ պայմանով, որ բավարարվում են հետեւյալ պայմանները՝

– ցամաքում անցկացված ամենօրյա հանգստի ժամանակահատվածի մի մասը հնարավոր է վերցնել լաստանավի վրա կամ գնացքում վերցվելու համար նախատեսված ամենօրյա հանգստից առաջ կամ հետո,

– ամենօրյա հանգստի ժամանակահատվածի երկու մասերի միջեւ ընկած ժամանակահատվածը պետք է հնարավորինս կարճ լինի եւ ոչ մի դեպքում չի կարող գերազանցել մեկ ժամը՝ մինչեւ նստեցումը կամ իջեցումից հետո, նստեցման եւ իջեցման գործողություններում ներառված մաքսային ձեւակերպումներից առաջ կամ հետո,

– հանգստի ժամանակահատվածի երկու մասերի ընթացքում վարորդը պետք է մահճակալից կամ ննջատեղից օգտվելու հնարավորություն ունենա:

Ամենօրյա հանգստի ժամանակահատվածը, որն ընդհատվել է այդ կերպ, երկարաձգվում է երկու ժամով:

ԲԱԺԻՆ VI

Վճարման որոշակի տեսակների արգելքը

Հոդված 10

Վարձու աշխատողներին տրվող վճարները, եթե նույնիսկ դրանք կատարվում են որպես պարգեւավճարներ եւ աշխատավարձի հավելավճարներ՝ կապված ուղեւորության հեռավորությունից եւ (կամ) փոխադրվող բեռների քանակից, արգելվում են, եթե այդ վճարումներն իրենց բնույթով այնպիսին են, որ կարող են սպառնալ ճանապարհային երթուղիների անվտանգությանը:

ԲԱԺԻՆ VII

Բացառությունները

Հոդված 11

Յուրաքանչյուր անդամ պետություն կարող է կիրառել 5–8–րդ հոդվածներով սահմանված նվազագույնից ավելի կամ առավելագույնից պակաս պայմաններ: Այնուամենայնիվ, սույն Կանոնակարգի դրույթները շարունակում են կիրառելի լինել այլ անդամ պետությունում գրանցված տրանսպորտային միջոցներով միջազգային փոխադրումների գործողություններ իրականացնող վարորդների նկատմամբ:

Հոդված 12

Ճանապարհային երթևեկության անվտանգությունը չխաթարելու պայմանով եւ կանգառի հարմար վայր հասնելու նպատակով վարորդը կարող է շեղվել սույն Կանոնակարգի դրույթներից անհրաժեշտ չափով՝ անձանց, տրանսպորտային միջոցի եւ բեռի անվտանգությունն ապահովելու համար: Վարորդը պետք է նշի այդ դրույթներից շեղվելու բնույթը եւ պատճառը գրանցող սարքի գրանցման թերթիկում կամ իր հերթափոխի գրաֆիկում:

Հոդված 13

1. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն կարող է, իր երկրի տարածքում կամ համապատասխան պետությունների հետ համաձայնությամբ, կիրառել բացառություններ սույն Կանոնակարգի ցանկացած դրույթից, որ կիրառելի է հետեւյալ կատեգորիաներից մեկին կամ մի քանիսին պատկանող տրանսպորտային միջոցով իրականացվող փոխադրման դեպքում՝

ա) ուղեւորափոխադրումների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներ, որոնք իրենց կառուցվածքի եւ սարքավորումների շնորհիվ հարմար են ոչ ավելի, քան տասնյոթ անձ՝ ներառյալ վարորդը, փոխադրելու համար եւ նախատեսված են այդ նպատակի համար.

բ) տրանսպորտային միջոցներ, որոնք հանրային ծառայություններ մատուցելու նպատակով օգտագործվում են պետական մարմինների կողմից, որոնք բեռնափոխադրումներ իրականացնող մասնագիտացված ընկերությունների հետ մրցակցային դաշտում չեն գտնվում.

գ) տրանսպորտային միջոցներ, որոնք գյուղատնտեսական, այգեգործական, անտառային տնտեսության կամ ձկնաբուծական ընկերությունների կողմից օգտագործվում են տրանսպորտային միջոցի սովորական կայանատեղից 50կմ շառավղով ապրանքներ տեղափոխելու համար՝ ներառյալ տեղական վարչական շրջանները, որոնց կենտրոնները գտնվում են այդ շառավղում.

- դ) մարդու կողմից սպառման համար չնախատեսված՝ կենդանիների արտաթորանք կամ մսեղիք փոխադրելու համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներ.
- ե) գյուղացիական տնտեսություններից տեղական շուկաներ եւ հակառակը կամ շուկաներից տեղի սպանդանոցներ կենդանի կենդանիներ փոխադրելու համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներ.
- զ) տրանսպորտային միջոցներ, որոնք օգտագործվում են որպես խանութներ՝ տեղական շուկաներում կամ անմիջապես հաճախորդի բնակավայրում վաճառք կազմակերպելու նպատակով կամ հեռախոսով բանկային ծառայություններ, տարադրամի փոխանակման կամ խնայողությունների գործարքներ իրականացնելու, ինչպես նաեւ՝ պաշտամունքային արարողություններ կազմակերպելու, գրքեր, աուդիո կամ վիդեո ձայնագրություններ կամ ժապավեններ վարձույթով տրամադրելու, մշակութային միջոցառումներ կամ ցուցահանդեսներ անցկացնելու նպատակով, եւ հատուկ հարմարեցված են այդպիսի նպատակներով օգտագործելու համար.
- է) տրանսպորտային միջոցներ, որոնք դրա սովորական կայանատեղից 50 կմ շառավղով տեղափոխում են աշխատանքի ընթացքում վարորդի օգտագործման համար անհրաժեշտ նյութեր կամ սարքավորումներ՝ պայմանով, որ տրանսպորտային միջոցը վարելը վարորդի հիմնական գործունեությունը չէ, եւ բացառությունը լրջորեն չի հակասում Կանոնակարգի նպատակներին: Անդամ պետությունները կարող են սահմանել, որ նման բացառություններ կատարելու համար անհրաժեշտ է անհատական թույլտվություն.
- ը) տրանսպորտային միջոցներ, որոնք շահագործվում են բացառապես առավելագույնը 2 300 քառակուսի կիլոմետր տարածություն ունեցող կղզիներում, որոնց տարածքը ազգային տարածքի մնացած հատվածի հետ չի կապվում շարժիչով տրանսպորտային միջոցների օգտագործման հնարավորություն ունեցող կամրջով, անցատեղով կամ թունելով.
- թ) բեռներ փոխադրելու համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներ, որոնք նաեւ լցավորվում են տրանսպորտային միջոցում առաջացող գազով կամ էլեկտրականությամբ, կամ ապահովված են կարգավորող սարքով՝ այնքանով, որքանով, համաձայն դրանց գրանցման անդամ պետությունների օրենսդրության, այդպիսի տրանսպորտային միջոցները համարվում են բենզինով կամ դիզելային վառելանյութով լցավորվող շարժիչով աշխատող տրանսպորտային միջոցներ, որոնց թույլատրելի առավելագույն քաշը՝ ներառյալ կցորդները կամ կիսակցորդները, չի գերազանցում 3,5 տոննան.
- ժ) վարորդական իրավունք ստանալու նպատակով՝ վարելու դասընթացների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներ.

Ժա) բացառապես գյուղատնտեսական եւ անտառային տնտեսության աշխատանքների համար օգտագործվող տրակտորներ:

Անդամ պետությունները տեղեկացնում են Հանձնաժողովին սույն պարբերության համաձայն բացառություններ կատարելու հնարավորություն տալու մասին:

2. Հանձնաժողովի կողմից թույլտվություն ստանալուց հետո անդամ պետությունները կարող են սույն Կանոնակարգի դրույթներից բացառություններ կատարելու հնարավորություն տալ բացառիկ հանգամանքներում իրականացվող փոխադրման գործողությունների դեպքում, եթե այդ բացառությունները լուրջ վնաս չեն հասցնի Կանոնակարգի նպատակներին:

Նրանք հրատապ դեպքերում կարող են բացառություններ կատարելու ժամանակավոր հնարավորություն տալ առավելագույնը 30 օր ժամկետով, ինչի մասին Հանձնաժողովն անմիջապես տեղեկացվում է:

Հանձնաժողովը մյուս անդամ պետություններին տեղեկացնում է տրամադրված ցանկացած բացառության մասին՝ համաձայն սույն Կանոնակարգի:

ԲԱԺԻՆ VIII

Հսկողության ընթացակարգերը եւ տույժերը

Հոդված 14

1. Հետեյալ դեպքերում՝

- ազգային կանոնավոր ուղեւորափոխադրումներ եւ
- միջազգային կանոնավոր ուղեւորափոխադրումներ, որոնց երթուղու վերջնական կանգառները գտնվում են 50 կիլոմետր հեռավորության վրա, քանի որ անձնակազմն անցնում է երկու անդամ պետությունների միջեւ գտնվող սահմանով, եւ որոնց երթուղու երկարությունը չի գերազանցում 100 կիլոմետրը,

որոնց նկատմամբ կիրառվում է սույն Կանոնակարգը, ընկերությունը կազմում է աշխատանքային ժամանակացույց եւ հերթափոխի գրաֆիկ:

2. Հերթափոխի գրաֆիկում նշվում է յուրաքանչյուր վարորդի անունը, հիմնական հասցեն եւ վարելու, այլ աշխատանքի եւ ներկայություն ապահովելու տարբեր ժամանակահատվածների համար նախապես սահմանված ժամանակացույցը:

3. Հերթափոխի գրաֆիկում 2-րդ պարբերությունում նշված բոլոր տեղեկությունները ներառվում են ընթացիկ շաբաթվա եւ դրան անմիջապես նախորդող ու հաջորդող շաբաթների նվազագույն ժամանակահատվածի համար:

4. Հերթափոխի գրաֆիկը ստորագրում է ընկերության ղեկավարը կամ նրա կողմից լիազորված ներկայացուցիչը:

5. 1-ին պարբերությունում նշված աշխատանքի հանձնարարություն ստացած յուրաքանչյուր վարորդ պետք է հերթափոխի գրաֆիկից ունենա քաղվածք եւ աշխատանքային ժամանակացույցի մի օրինակ:

6. Ընկերությունը հերթափոխի գրաֆիկը պահպանում է նշված ժամանակահատվածի ավարտից հետո մեկ տարի: Ընկերությունը գրաֆիկից քաղվածք է տրամադրում դրա պահանջով դիմող համապատասխան վարորդներին:

7. Սույն հոդվածը չի կիրառվում «Ավտոճանապարհային տրանսպորտային միջոցներում գրանցող սարքերի մասին» Խորհրդի 1985 թվականի դեկտեմբերի 20-ի թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) (1) դրույթներին համապատասխան օգտագործվող՝ գրանցող սարքերով ապահովված տրանսպորտային միջոցների վարորդների նկատմամբ:

Հոդված 15

1. Փոխադրումներ իրականացնող ընկերությունը վարորդների աշխատանքը կազմակերպում է այնպես, որ վարորդները կարողանան բավարարել սույն Կանոնակարգի եւ թիվ 3821/85 կանոնակարգի (ԵՏՀ) համապատասխան դրույթները:

2. Ընկերությունը պարբերական ստուգումներ է իրականացնում՝ այդ երկու Կանոնակարգերի դրույթներին համապատասխանությունն ապահովելու համար: Խախտումների դեպքում ընկերությունը համապատասխան քայլեր է ձեռնարկում՝ դրանց կրկնությունը կանխարգելելու համար:

Հոդված 16

1. Հանձնաժողովը յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ անգամ հաշվետվություն է կազմում՝ անդամ պետությունների կողմից սույն Կանոնակարգի իրականացման եւ տվյալ ոլորտում տեղի ունեցող զարգացումների վերաբերյալ: Հանձնաժողովն այդ հաշվետվությունը հանձնում է Խորհուրդ եւ Եվրոպական պառլամենտ՝ հաշվետվությամբ ներառված երկամյա ժամանակահատվածը լրանալուց հետո 13 ամսվա ընթացքում:

2. Հանձնաժողովին 1-ին պարբերությունում նշված հաշվետվությունը կազմելու հնարավորություն տալու համար անդամ պետությունները յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ անգամ Հանձնաժողովին հաղորդում են անհրաժեշտ տեղեկություններ՝ օգտագործելով ստանդարտ ձեռնարկ: Այդ տեղեկատվությունը պետք է Հանձնաժողով ներկայացվի հաշվետվությունում ընդգրկված երկամյա ժամանակահատվածը լրանալու օրվանից հետո՝ սեպտեմբերի 30-ից ոչ ուշ:

3. Հանձնաժողովը ստանդարտ ձեռնարկում մշակում է անդամ պետությունների հետ խորհրդակցելուց հետո:

Հոդված 17

1. Անդամ պետությունները պատշաճ ժամկետում եւ Հանձնաժողովի հետ խորհրդակցելուց հետո ընդունում են օրենքներ, կանոնակարգեր կամ վարչական ակտեր, որոնք կարող են անհրաժեշտ լինել՝ սույն Կանոնակարգն իրականացնելու համար:

Այդ ակտերը, մասնավորապես, ներառում են հսկողության կազմակերպման, ընթացակարգի եւ միջոցների, ինչպես նաեւ խախտման դեպքում կիրառվող տույժերի մասին դրույթներ:

2. Անդամ պետություններն աջակցում են միմյանց՝ սույն Կանոնակարգի կիրառման եւ դրա պայմանների կատարումը ստուգելու հարցում:

3. Համատեղ աջակցության շրջանակում անդամ պետությունների իրավասու մարմինները պարբերաբար միմյանց ուղարկում են առկա բոլոր տեղեկությունները հետեւյալի մասին՝

– ոչ ռեզիդենտների կողմից կատարված՝ սույն Կանոնակարգի խախտումները եւ այդ խախտումների համար սահմանված տույժերը.

– անդամ պետության կողմից սահմանված տույժերն իր ռեզիդենտների նկատմամբ, ովքեր այդպիսի խախտումներ են կատարել այլ անդամ պետություններում:

ԲԱԺԻՆ IX

Եզրափակիչ դրույթներ

Հոդված 18

1. Թիվ 543/69 կանոնակարգը (ԵՏՀ) սույնով ճանաչվում է ուժը կորցրած:

Այնուամենայնիվ՝

– նշված Կանոնակարգի 4–րդ հոդվածը մինչև 1989 թվականի դեկտեմբերի 31–ը շարունակում է կիրառվել այն տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, որոնք հանրային ծառայությունների համար օգտագործվում են փոխադրումներ իրականացնող առետրային ընկերությունների հետ չմրցակցող պետական մարմինների կողմից, ինչպես նաև՝ միայն տեղական գյուղատնտեսական եւ անտառային տնտեսության աշխատանքների համար օգտագործվող տրակտորների նկատմամբ: Անդամ պետությունը, այնուամենայնիվ, կարող է ապահովել, որ իր տարածքում սույն Կանոնակարգն ազգային այդպիսի փոխադրումների գործողությունների նկատմամբ կիրառվի առավել վաղ ժամկետից:

– նշված Կանոնակարգի 15–րդ հոդվածը մինչև 1989 թվականի դեկտեմբերի 31–ը շարունակում է կիրառվել միջազգային կանոնավոր ուղևորափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների եւ վարորդների նկատմամբ՝ այնքանով, որքանով այդ ծառայությունների համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներն ապահովված են թիվ 3821/85 կանոնակարգով (ԵՏՀ) սահմանված կարգով օգտագործվող գրանցող սարքերով:

2. 1–ին պարբերության համաձայն՝ ուժը կորցրած ճանաչված կանոնակարգին կատարվող հղումները մեկնաբանվում են որպես սույն Կանոնակարգին կատարվող հղումներ:

Հոդված 19

Սույն Կանոնակարգն ուժի մեջ է մտնում 1986 թվականի սեպտեմբերի 29–ին:

Սույն Կանոնակարգն ամբողջությամբ պարտադիր է եւ անմիջականորեն գործում է բոլոր անդամ պետություններում:

Կատարված է Բրյուսելում, 1985 թվականի դեկտեմբերի 20–ին:

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ Ռ. ԿՐԻԵՓՍ

1) ՊՏ թիվ 88, 24.05.1965թ., էջ 1500/65:

2) ՊՏ թիվ C 100, 12.04.1984 թ., էջ 3 եւ ՊՏ թիվ C 223, 03.09.1985 թ., էջ 5:

3) ՊՏ թիվ C 122, 20.05.1985թ., էջ 168:

4) ՊՏ թիվ C 104, 25.04.1985 թ., էջ 4 եւ ՊՏ թիվ C 303, 25.11.1985թ., էջ 29:

5) ՊՏ թիվ L 77, 29.03.1969թ., էջ. 49:

6) ՊՏ թիվ L 334, 24.12.1977թ., էջ 1:

1) ՊՏ թիվ C 147, 09.08.1966թ., էջ 2688/66:

1) Տե՛ս սույն Պաշտոնական տեղեկագրի 8-րդ էջը: