



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 28 marca 2014 r.

Poz. 408

ZMIANY

do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.,

przyjęte w Genewie w dniach 27 listopada 2003 r., 16 marca 2006 r. i 20 czerwca 2010 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniach 27 listopada 2003 r., 16 marca 2006 r. i 20 czerwca 2010 r. w Genewie zostały przyjęte Zmiany do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., w następującym brzmieniu:

Zmiana nr 4 do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjęta w Genewie dnia 27 listopada 2003 r. (przedstawiona w dokumencie Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/Amend.1-4)

Przekład

Artykuł 12 – Środki zapewniające stosowanie umowy

Niniejszy artykuł zostaje zastąpiony następującą treścią:

„Artykuł 12

Środki zapewniające stosowanie umowy

- ie
li
y
w
1. Każda Umawiająca się Strona podejmie właściwe środki, zapewniające przestrzeganie postanowień niniejszej umowy, zwłaszcza poprzez odpowiedni poziom kontroli drogowych i kontrole przeprowadzonych w siedzibach przedsiębiorstw, co roku, obejmujących duży i reprezentatywny odsetek kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów wszystkich kategorii transportowych wchodzących w zakres niniejszej umowy.
- le
- (a) Kompetentne organy administracyjne Umawiających się Stron organizują kontrole, tak, aby:
- ni
- w ciągu każdego roku kalendarzowego skontrolować minimum 1% dni przepracowanych przez kierowców pojazdów, których dotyczy niniejsza umowa;
- h
- co najmniej 15% całkowitej liczby kontrolowanych dni skontrolować na drogach oraz co najmniej 25% w siedzibach przedsiębiorstw;

(b) Kontrole drogowe obejmują następujące elementy:

- ienne okresy prowadzenia, przerwy orazienne okresy odpoczynku, a w przypadku stwierdzenia oczywistych nieprawidłowości, wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe;
- ostatni tygodniowy okres odpoczynku, jeśli jest to stosowne;
- prawidłowe funkcjonowanie przyrządu kontrolnego.

Kontrole przeprowadzane są bez dyskryminowania pojazdów i kierowców ze względu na kraj pochodzenia.

(c) W ramach kontroli w siedzibach przedsiębiorstw, oprócz elementów sprawdzanych w ramach kontroli drogowych oraz zgodności z artykułem 10, ustęp 3, sprawdzane są następujące elementy:

- tygodniowe okresy odpoczynku oraz okresy prowadzenia pomiędzy tymi okresami odpoczynku;
- dwutygodniowe limity godzin prowadzenia;
- rekompensaty zaienne i tygodniowe okresy odpoczynku skrócone zgodnie z artykułem 8, ustęp 1 i 3;
- wykorzystanie wykresówek i/lub organizacja czasu pracy kierowców.

2. W ramach wzajemnej pomocy kompetentne organy Umawiających się Stron regularnie przekazują sobie wzajemnie wszelkie dostępne informacje, dotyczące:

- naruszeń niniejszej umowy przez cudzoziemców i wszelkich kar nałożonych za te naruszenia;
- kar nałożonych przez jedną z Umawiających się Stron na swych obywateli za takie naruszenia popełnione na terytorium innej Umawiającej się Strony.

W przypadku poważnych naruszeń informacja taka powinna zawierać również dane o zastosowanych karach.

3. Jeżeli wyniki kontroli drogowej wobec kierowcy pojazdu zarejestrowanego na terytorium innej Umawiającej się Strony dają podstawę sądzić, że miały miejsce naruszenia, których podczas kontroli nie można wykryć z powodu braku niezbędnych danych, kompetentne organy zainteresowanych Umawiających się Stron udzielają sobie wzajemnie pomocy dla wyjaśnienia sytuacji. W przypadku kontroli przeprowadzonej, z tym samym rezultatem, przez właściwą Umawiającą się Stronę na terenie przedsiębiorstwa, inna zainteresowana Strona powinna zostać powiadomiona o jej wynikach.

4. Umawiające się Strony współpracują ze sobą w zakresie organizowania kontroli drogowych.

5. Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych wydaje co dwa lata raport na temat stosowania przez Umawiające się Strony ustępu 1 niniejszego artykułu.”

Article 12 - Measures of enforcement of the Agreement

Replace this article with the following text:

"Article 12 Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by an adequate level of roadside checks and checks performed on the premises of undertakings annually covering a large and representative proportion of drivers, undertakings and vehicles of all transport categories coming within the scope of this Agreement.
 - (a) The competent administrations of the Contracting Parties shall organize the checks so that:
 - During each calendar year a minimum of 1% of the days worked by the drivers of vehicles to which this Agreement applies shall be checked;
 - At least 15% of the total number of working days checked shall be checked on the roadside and at least 25% on the premises of undertakings;
 - (b) The elements of roadside checks shall include:
 - Daily driving periods, interruptions and daily rest periods and, if there are evident irregularities, the record sheets of the preceding days which shall be on board the vehicle;
 - The last weekly rest period, if appropriate;
 - The correct functioning of the control device.

These checks shall be carried out without discrimination of vehicles and drivers, whether resident or not.

- (c) The elements of checks on the premises of undertakings shall include, apart from the elements subject to roadside checks, in addition to compliance with Article 10, paragraph 3:
 - Weekly rest periods and driving periods between these rest periods;
 - Two-weekly limits on hours of driving;
 - Compensation for daily and weekly rest periods reduced in accordance with Article 8, paragraphs 1 and 3;
 - Use of recording sheets and/or the organization of drivers' working time.

2. Within the framework of mutual assistance, the competent authorities of the Contracting Parties shall regularly send one another all available information concerning:

- Breaches of this Agreement committed by non-residents and any penalties imposed for such breaches;
- Penalties imposed by a Contracting Party on its residents for such breaches committed on the territory of other Contracting Parties.

In case of serious breaches, such information shall include the penalty imposed.

3. If the findings of a roadside check on the driver of a vehicle registered in the territory of another Contracting Party provide grounds to believe that infringements have been committed which cannot be detected during the check due to lack of necessary data, the competent authorities of the Contracting Parties concerned shall assist each other to clarify the situation. In cases where, to this end, the competent Contracting Party carries out a check at the premises of the undertaking, the results of this check shall be communicated to the other Party concerned.

4. Contracting Parties shall work in cooperation with each other in the organization of concerted roadside checks.

5. The United Nations Economic Commission for Europe shall issue a report every two years on the application by Contracting Parties of paragraph 1 of the present article."

Zmiana nr 5 do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjęta w Genewie dnia 16 marca 2006 r. (przedstawiona w dokumencie Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych ECE/TRANS/SC.1/375/Add.1)

Przekład

Część pierwsza **Zmiany do części zasadniczej AETR**

Zastąpienie artykułu 10 następującymi postanowieniami:

„Artykuł 10 - Przyrząd kontrolny

1. Umawiające się Strony zarządzają instalowanie i używanie w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium przyrządu kontrolnego, zgodnie z wymaganiami niniejszej umowy oraz załącznika i jego suplementów.
2. Przyrząd kontrolny, w rozumieniu niniejszej umowy, powinien, jeśli chodzi o konstrukcję, instalację, działanie i kontrolę, odpowiadać wymaganiom niniejszej umowy, załącznika oraz jego suplementów.
3. Uznaje się, że przyrząd kontrolny, który w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli odpowiada rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r., spełnia wymagania niniejszej umowy, załącznika oraz jego suplementów.”

„Artykuł 13 - Postanowienia przejściowe

1. Wszystkie nowe postanowienia niniejszej umowy, w tym jej załącznika oraz jego suplementów 1B oraz 2, odnoszące się do wprowadzenia cyfrowego przyrządu kontrolnego, staną się obowiązkowe dla krajów będących Umawiającymi się Stronami niniejszej umowy najpóźniej po czterech latach od wejścia w życie odpowiednich zmian wynikających z procedury określonej w artykule 21. W związku z tym wszystkie pojazdy objęte niniejszą umową, które po raz pierwszy będą dopuszczone do ruchu po upływie tego okresu, będą wyposażone w przyrząd kontrolny zgodny z tymi nowymi wymaganiami. W trakcie tego czteroletniego okresu Umawiające się Strony, które nie wdrożyły jeszcze tych zmian w swoich krajach, będą przyjmować i kontrolować na swoich terytoriach pojazdy zarejestrowane na terytorium innej Umawiającej się Strony niniejszej umowy już wyposażone w tego typu cyfrowy przyrząd kontrolny.
2. (a) Umawiające się Strony podejmą niezbędne kroki, aby być w stanie wydać karty kierowcy, o których mowa w załączniku do niniejszej umowy, ze zmianami, najpóźniej na trzy miesiące przed upływem czteroletniego terminu określonego w ustępie 1. Ten minimalny trzymiesięczny okres będzie również przestrzegany w przypadku wdrożenia przez Umawiającą się Stronę postanowień odnoszących się do cyfrowego przyrządu kontrolnego zgodnego z suplementem 1B do tego załącznika przed upływem przedmiotowego czteroletniego terminu. Umawiające się Strony, o których mowa, informują sekretariat Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej na temat wdrażania na ich terytoriach cyfrowego przyrządu kontrolnego zgodnego z suplementem 1B niniejszego załącznika.
- (b) Do czasu wydania kart, o których mowa w literze (a), przez Umawiające się Strony w odniesieniu do kierowców, którzy będą musieli prowadzić pojazdy wyposażone w cyfrowy przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1B niniejszego załącznika, obowiązują postanowienia artykułu 14 załącznika do niniejszej umowy.”

3. Uznaje się, że dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia złożone przez państwo po wejściu w życie zmian, o których mowa w ustępie 1, obowiązują w odniesieniu do umowy ze zmianami, w tym dotyczącymi terminu wdrożenia określonego w ustępie 1.

Jeżeli przystąpienie następuje w terminie krótszym niż dwa lata przed upływem terminu, o którym mowa w ustępie 1, państwo w chwili składania dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia poinformuje depozytariusza o terminie, w którym cyfrowy przyrząd kontrolny zostanie skutecznie wdrożony do użytkowania na terytorium tego państwa. Państwu temu przysługuje możliwość skorzystania z okresu przejściowego nie dłuższego niż dwa lata od dnia wejścia w życie umowy w odniesieniu do tego państwa. Depozytariusz poinformuje o tym fakcie wszystkie Umawiające się Strony.

Postanowienia powyższego ustępu obowiązują również w przypadku przystąpienia państwa następującego po upływie czteroletniego terminu na wdrożenie, o którym mowa w ustępie 1.”

Dodanie nowego ustępu 5 bis do artykułu 21 AETR o następującej treści:

„5 bis. W przypadku kraju, który zostaje Umawiającą się Stroną niniejszej umowy w okresie między datą zawiadomienia o proponowanej zmianie a datą uznania jej za przyjętą, sekretariat Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej przekaze nowej Stronie informacje na temat proponowanej zmiany w najkrótszym możliwym terminie. Nowa Umawiająca się Strona może poinformować Sekretarza Generalnego o wszelkich zastrzeżeniach przed upływem sześciu miesięcy od dnia przekazania pierwotnej zmiany wszystkim Umawiającym się Stronom.”

Dodanie nowego ustępu 4 bis do artykułu 22 AETR o następującej treści:

„4 bis. W przypadku kraju, który zostaje Stroną niniejszej umowy w okresie między datą zawiadomienia o proponowanej zmianie a datą uznania jej za przyjętą, sekretariat Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej przekaze nowej Stronie informacje na temat proponowanej zmiany w najkrótszym możliwym terminie. Nowa Umawiająca się Strona może poinformować Sekretarza Generalnego o wszelkich zastrzeżeniach przed upływem sześciu miesięcy od dnia przekazania pierwotnej zmiany wszystkim Umawiającym się Stronom.”

Dodanie nowego artykułu 22 bis do umowy o następującej treści:

„Artykuł 22 bis - Procedura modyfikowania suplementu 1B

1. Suplement 1B do załącznika do niniejszej umowy może być modyfikowany zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.

2. Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej przyjmuje wszelkie propozycje zmian do artykułów wstępnych suplementu 1B większością głosów oddanych przez obecne i uczestniczące w głosowaniu Umawiające się Strony. Sekretariat grupy Roboczej będzie przekazywał zmiany przyjęte w ten sposób Sekretarzowi Generalnemu, aby zawiadomił o nich wszystkie Umawiające się Strony. Zmiany wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od daty zawiadomienia Umawiających się Stron.

3. Biorąc pod uwagę fakt, iż suplement 1B przystosowany jest do celów niniejszej umowy z Załącznika IB¹ rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 powoływanego w artykule 10 niniejszej umowy i bezpośrednio zależy od modyfikacji wprowadzonych do tego Załącznika przez Unię Europejską, wszelkie zmiany wprowadzane do tego Załącznika obowiązują w odniesieniu do suplementu 1B pod warunkiem, że:

- sekretariat Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej oficjalnie powiadomi właściwe organy Umawiających się Stron o publikacji w Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich zmian wprowadzonych do Załącznika IB do Rozporządzenia Rady, a także jednocześnie przekaze tę informację Sekretarzowi Generalnemu wraz z kopią odpowiednich tekstów.
- zmiany te wejdą w życie bezpośrednio w odniesieniu do suplementu 1B w ciągu trzech miesięcy od daty przekazania informacji Umawiającym się Stronom.

4. Jeżeli propozycja zmiany załącznika do niniejszej umowy obejmuje również zmianę suplementu 1B, zmiany dotyczące suplementu mogą wejść w życie dopiero po wejściu w życie zmian dotyczących załącznika. Jeżeli w związku z tym zmiany do suplementu 1B zostają zaprezentowane w tym samym czasie co zmiany do załącznika, ich dzień wejścia w życie jest zgodny z datą wynikającą z zastosowania procedur określonych w artykule 21.”

¹ Po raz ostatni zmienionego rozporządzeniami Komisji (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. (Dz. Urz. WE L 207 z 05.08.2002 (sprostowanie Dz. Urz. UE L 77 z 13.03.2004)) oraz nr 432/2004 z dnia 5 marca 2004 r. (Dz. Urz. UE L 71 z 10.03.2004).

Część druga **Zmiany do załącznika do AETR**

Zastąpienie załącznika do AETR następującą treścią:

„ZAŁĄCZNIK **Przyrząd kontrolny** **POSTANOWIENIA OGÓLNE** **Rozdział I: Zatwierdzenie typu**

Artykuł 1

W rozumieniu niniejszego załącznika określenie „przyrząd kontrolny” oznacza przyrząd kontrolny lub jego komponenty.

Każdy wniosek w sprawie zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego, wykresówki lub karty pamięci jest zgłaszany do Umawiającej się Strony, razem z odpowiednimi specyfikacjami, przez producenta lub jego przedstawiciela. Dla takiego samego typu przyrządu kontrolnego, wykresówki lub karty pamięci można zgłosić wniosek tylko do jednej Umawiającej się Strony.

Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona zatwierdza typ każdego przyrządu kontrolnego, wzoru wykresówki lub karty pamięci, jeżeli odpowiadają przepisom suplementu 1 lub 1B do tego załącznika i jeżeli Umawiająca się Strona jest w stanie nadzorować zgodność produkcji z zatwierdzonym typem przyrządu.

Wydanie zatwierdzenia typu na przyrząd kontrolny określony w suplemencie 1B może nastąpić jedynie wtedy, gdy cały system (przyrząd kontrolny, karta kierowcy oraz elektryczne połączenia skrzyni biegów) wyklucza możliwość sfałszowania lub zmiany danych dotyczących czasu prowadzenia pojazdu. Odpowiednie testy sprawdzające tę informację przeprowadzają biegli znający współczesne techniki fałszowania.

Wszelkie modyfikacje lub uzupełnienia do zatwierdzonego wzoru muszą otrzymać dodatkowe zatwierdzenie od tej Umawiającej się Strony, która pierwotnie zatwierdziła typ przyrządu.

Artykuł 3

Umawiające się Strony wydają ubiegającemu się znak zatwierdzenia typu zgodny ze wzorem zamieszczonym w suplemencie 2 dla każdego typu przyrządu kontrolnego lub wykresówki lub karty pamięci, które zostały zatwierdzone stosownie do artykułu 2.

Artykuł 4

Właściwe organy Umawiającej się Strony, którym przedłożono wniosek w sprawie zatwierdzenia typu, przesyłają w ciągu miesiąca właściwym organom innych Umawiających się Stron kopię decyzji o zatwierdzeniu typu wraz z kopią niezbędnych specyfikacji bądź powiadamiają je o odmowie zatwierdzenia typu dla każdego typu przyrządu kontrolnego lub wykresówki lub karty pamięci, które zatwierdzają lub którym odmawiają zatwierdzenia typu; w razie odmowy powiadamiają również o przyczynach swojej decyzji.

Artykuł 5

1. Jeżeli Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ zgodnie z artykułem 2, stwierdzi, że przyrząd kontrolny lub wykresówka lub karta pamięci, mające nadany przez nią znak zatwierdzenia typu, nie są zgodne z zatwierdzonym typem, powinna podjąć niezbędne kroki dla zapewnienia zgodności produkcji z zatwierdzonym typem. Podjęte kroki mogą, w razie konieczności, prowadzić do cofnięcia zatwierdzenia typu.

2. Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ, musi stwierdzić wygaśnięcie decyzji o zatwierdzeniu typu, jeżeli zatwierdzony przyrząd kontrolny lub zatwierdzona wykresówka lub zatwierdzona karta pamięci są niezgodne z niniejszym załącznikiem, łącznie z suplementami do niego, bądź wykazują w użyciu jakąś ogólną wadę powodującą, że nie nadają się do celu, do którego są przeznaczone.

3. Jeżeli Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ, zostanie zawiadomiona przez inną Umawiającą się Stronę o zaistnieniu jednego z przypadków, o których mowa w ustępach 1 i 2, również powinna podjąć, w porozumieniu ze Stroną zawiadamiającą, kroki przewidziane w tych ustępach, z zastrzeżeniem ustępu 5.

4. Umawiająca się Strona, która stwierdziła, że miał miejsce jeden z przypadków, wymienionych w ustępie 2, może zabronić, do czasu nowego powiadomienia, wprowadzania do obrotu lub użytkowania przyrządów kontrolnych lub wykresówek lub kart pamięci. To samo stosuje się w przypadkach wymienionych w ustępie 1 w odniesieniu do przyrządów kontrolnych lub wykresówek lub kart pamięci, które zostały zwolnione z uwierzytelnienia pierwotnego, jeżeli producent, po ostrzeżeniu, nie doprowadzi do ich zgodności z zatwierdzonym typem lub z wymaganiami niniejszego załącznika.

W każdym wypadku właściwe organy Umawiających się Stron powiadamiają się wzajemnie, w okresie jednego miesiąca, o cofnięciu zatwierdzenia typu i innych krokach podjętych zgodnie z ustępami 1, 2 i 3 oraz o powodach uzasadniających te kroki.

5. Jeżeli Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ, kwestionuje zaistnienie jakiegoś przypadku wyszczególnionego w ustępach 1 lub 2, o których została powiadomiona, zainteresowane Umawiające się Strony będą dążyły do rozstrzygnięcia spornej kwestii.

Artykuł 6

1. Ubiegający się o zatwierdzenie typu dla wzoru wykresówki musi określić w swoim wniosku typ lub typy przyrządu kontrolnego, w których dana wykresówka ma być używana, oraz musi dostarczyć, w celu przeprowadzenia badań tej wykresówki, odpowiedni przyrząd właściwego typu lub typów.

2. Właściwe organy każdej Umawiającej się Strony określają w decyzji zatwierdzenia typu wzór wykresówki, typ lub typy przyrządu kontrolnego, w których ten wzór wykresówki może być używany.

Artykuł 7

Żadna Umawiająca się Strona nie może odmówić zarejestrowania bądź zabronić wprowadzenia do ruchu lub używania pojazdów, wyposażonych w przyrząd kontrolny, z powodów związanych z takim wyposażeniem, jeżeli przyrząd posiada znak zatwierdzenia typu, o którym mowa w artykule 3, i tabliczkę pomiarową, o której mowa w artykule 9.

Artykuł 8

Każda decyzja, dotycząca odmowy lub cofnięcia zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego lub wzoru wykresówki lub karty pamięci, podjęta na podstawie niniejszego załącznika, musi być szczegółowo umotywowana. O takiej decyzji należy powiadomić Stronę zainteresowaną, ze wskazaniem środków odwoławczych, zgodnie z ustawodawstwem obowiązującym na terytoriach Umawiających się Stron, oraz terminów, w których można wnieść odwołanie.

ROZDZIAŁ II – INSTALACJA I KONTROLA

Artykuł 9

1. Przyrząd kontrolny może być instalowany lub naprawiany wyłącznie przez instalatorów lub warsztaty uprawnione przez właściwe organy Umawiających się Stron po zasięgnięciu, o ile uznają to za stosowne, opinii producentów danego typu przyrządu.

Administracyjny okres ważności kart uprawnionego warsztatu oraz instalatora nie powinien przekraczać jednego roku.

W przypadku, gdy karta wydana uprawnionemu warsztatowi lub instalatorowi ma zostać przedłużona, bądź jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, organy wydają kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie.

W przypadku, gdy stara karta zostaje zastąpiona nową, nowa karta ma ten sam numer informacyjny „warsztatu”, ale indeks będzie zwiększony o jeden. Organy wydające kartę prowadzą rejestr kart zagubionych, skradzionych i uszkodzonych.

Umawiające się Strony podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zabezpieczyć karty przekazywane uprawnionym instalatorom i warsztatom przed możliwością ich sfałszowania.

2. Uprawniony instalator lub warsztat umieszczają specjalny znak na zakładanych przez siebie zabezpieczeniach, i ponadto wprowadzają do przyrządu kontrolnego zgodnego z suplementem 1B, elektroniczne dane zabezpieczające, w szczególności w celu przeprowadzania kontroli ich tożsamości. Właściwe organy każdej Umawiającej się Strony prowadzą rejestr używanych znaków oraz elektronicznych zabezpieczeń, a także kart wydanych uprawnionym warsztatom oraz instalatorom.

3. Właściwe organy Umawiających się Stron przekazują sobie wzajemnie informacje na temat listy upoważnionych instalatorów lub warsztatów oraz kopie używanych znaków i inne niezbędne informacje dotyczące użytych elektronicznych zabezpieczeń.

4. Zgodność instalacji przyrządu kontrolnego z wymaganiami niniejszego załącznika jest poświadczona przez tabliczkę pomiarową, przymocowaną zgodnie z warunkami przewidzianymi w suplemencie 1 lub 1B.

5. Plomby mogą być zdejmowane przez instalatorów lub warsztaty uprawnione przez właściwe organy, zgodnie z postanowieniami ustępu 1 niniejszego artykułu lub w okolicznościach określonych w suplemencie 1 lub 1B do niniejszego załącznika.

ROZDZIAŁ III – UŻYTKOWANIE PRZYRZĄDÓW KONTROLNYCH

Artykuł 10

Pracodawca i kierowcy zapewniają prawidłowe funkcjonowanie i właściwe użytkowanie, z jednej strony, przyrządu kontrolnego, a z drugiej strony, karty kierowcy, w przypadku, gdy kierowca zobowiązany jest prowadzić pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny zgodny z załącznikiem 1B.

Artykuł 11

1. Pracodawca wyda wystarczającą liczbę wykresówek kierowcom pojazdów wyposażonych w przyrządy kontrolne zgodne z suplementem 1, mając na uwadze długość okresu pracy, osobisty charakter wykresówki i możliwość zaistnienia konieczności ich wymiany w przypadku, gdy są zniszczone lub zatrzymane przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych. Pracodawca wydaje kierowcom tylko te wykresówki, które są zgodne z zatwierdzonym wzorem i właściwe do użycia w przyrządzie kontrolnym zainstalowanym w pojeździe.

W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1B, pracodawca i kierowca zapewniają, biorąc pod uwagę długość okresu pracy, poprawne wykonanie drukowania na żądanie określone w suplemencie 1B w przypadku przeprowadzenia kontroli.

2. Przedsiębiorstwo zachowa wykresówki w dobrym porządku przez co najmniej rok po ich użyciu i na żądanie udostępni kopie zainteresowanym kierowcom. Wykresówki okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

3. Karta kierowcy określona w suplemencie 1B jest wydawana na wniosek kierowcy przez właściwe organy Umawiającej się Strony, w której kierowca posiada swoje miejsce normalnego zamieszkania.

Umawiająca się Strona może wymagać posiadania karty kierowcy od każdego kierowcy podlegającego przepisom niniejszej umowy oraz posiadającego miejsce normalnego zamieszkania na jej terytorium.

(a) Do celów niniejszej umowy „miejsce normalnego zamieszkania” oznacza miejsce, w którym osoba fizyczna przebywa co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe, lub w przypadku osoby niezwiązanej z tym miejscem zawodowo, ze względu na osobiste powiązania, które wskazują na istnienie ścisłych więzi między tą osobą a miejscem, w którym mieszka.

Jednakże za miejsce normalnego zamieszkania osoby, której więzi zawodowe są w innym miejscu niż więzi osobiste i która konsekwentnie mieszka na przemian w różnych miejscach położonych na terytorium dwóch lub więcej Umawiających się Stron, uznaje się miejsce jej więzi osobistych, pod warunkiem, że ta osoba powraca tam regularnie. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony w przypadku, gdy osoba ta przebywa na terytorium jednej z Umawiających się Stron w celu realizacji umowy zawartej na czas określony.

(b) Kierowcy przedstawiają dowód potwierdzający ich miejsce normalnego zamieszkania w odpowiedni sposób, np. dowód tożsamości lub inny ważny dokument.

(c) W przypadku gdy właściwe organy Umawiającej się Strony wystawiające kartę kierowcy mają wątpliwość dotyczącą prawdziwości twierdzenia dotyczącego miejsca normalnego zamieszkania określonego w literze (b), lub do celów szczególnych kontroli, mogą zażądać dodatkowych informacji i dowodów.

(d) Właściwe organy Umawiającej się Strony wystawiające kartę kierowcy sprawdzają, w miarę możliwości, czy osoba ubiegająca się o kartę kierowcy nie jest posiadaczem innej ważnej karty kierowcy.

4. (a) Właściwe organy Umawiającej się Strony dokonają personalizacji karty kierowcy zgodnie z zasadami określonymi w suplemencie 1B.

Do celów administracyjnych okres ważności wydanej karty kierowcy nie może przekraczać pięciu lat.

Kierowca może posiadać tylko jedną ważną kartę kierowcy. Kierowca uprawniony jest do posługiwania się jedynie swoją własną imienną kartą kierowcy. Kierowca nie będzie posługiwać się kartą uszkodzoną lub kartą, której okres ważności upłynął.

W przypadku, gdy stara karta zostaje zastąpiona nową, nowa karta zawierać będzie ten sam numer, ale indeks będzie zwiększony o jeden. Organy wydające kartę prowadzą rejestr kart skradzionych, zagubionych lub uszkodzonych w okresie odpowiadającemu przynajmniej okresowi ich ważności administracyjnej.

W przypadku gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, organy wydają kartę zastępczą w ciągu pięciu dni roboczych od dnia otrzymania szczegółowego wniosku o jej wydanie.

W przypadku złożenia wniosku o odnowienie karty, której okres ważności zbliża się ku końcowi, organy wydają nową kartę przed dniem upływu okresu ważności starej, pod warunkiem, że wniosek został przesłany w terminie ustanowionym w artykule 12 ustęp 1 akapit czwarty.

(b) Karty kierowców wydaje się jedynie takim osobom ubiegającym się o jej wydanie, które podlegają postanowieniom niniejszej umowy.

(c) Karta kierowcy jest imienna. Karta kierowcy nie może, w okresie swojej ważności, zostać cofnięta ani zawieszona z żadnego powodu, chyba że zostanie uznana przez właściwe organy Umawiającej się Strony za sfałszowaną lub gdy kierowca korzysta z karty, której nie jest posiadaczem, lub gdy zatrzymana karta została wydana na podstawie fałszywych oświadczeń i/lub sfałszowanych dokumentów. Jeżeli takie zawieszenie lub cofnięcie karty dokonane jest przez Umawiającą się Stronę inną niż Umawiająca się Strona, która wydała kartę, Umawiająca się Strona, która zawiesiła lub cofnęła kartę zwróci ją organom Umawiającej się Strony, które wydały kartę oraz wskaże powody jej zwrócenia.

(d) Karty kierowców wydawane przez Umawiające się Strony są wzajemnie uznawane.

W przypadku gdy posiadacz ważnej karty kierowcy wydanej przez Umawiającą się Stronę wybrał swoje miejsce normalnego zamieszkania na terytorium innej Umawiającej się Strony, może ubiegać się o wymianę karty na jej odpowiednik; Umawiająca się Strona, która dokonuje wymiany, ponosi odpowiedzialność za sprawdzenie, w razie potrzeby, czy przedstawiona karta jest nadal ważna.

Umawiające się Strony dokonujące wymiany zwrócą starą kartę organom Umawiającej się Strony, na terytorium której karta została wydana oraz wskażą powody tego zwrotu.

(e) W przypadku gdy Umawiająca się Strona dokonuje zastąpienia albo wymiany karty kierowcy, zastąpienie lub wymiana i inne dalsze zastąpienia lub odnowienia są rejestrowane na terytorium tej Umawiającej się Strony.

(f) Umawiające się Strony podejmują wszelkie konieczne działania w celu zapobieżenia możliwości fałszowania kart kierowców.

5. Umawiające się Strony zapewnią, aby potrzebne do monitorowania zgodności z niniejszą umową dane rejestrowane i przechowywane przez przyrządy kontrolne zgodne z suplementem 1B do niniejszego załącznika były przechowywane przez przynajmniej 365 dni od daty ich zarejestrowania oraz aby dane te były udostępnione w warunkach gwarantujących ich bezpieczeństwo i dokładność.

Umawiające się Strony podejmują wszelkie niezbędne środki, aby odsprzedaż lub wycofanie z eksploatacji przyrządów kontrolnych nie zaszkodziła, w szczególności, skutecznemu stosowaniu niniejszego ustępu.

Artykuł 12

1. Kierowcy nie mogą używać brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub karty kierowcy. W związku z tym wykresówki lub karta kierowcy muszą być zabezpieczone w odpowiedni sposób.

W przypadku uszkodzenia wykresówki lub karty kierowcy, na których znajdują się zapisy, kierowcy dołączają uszkodzoną wykresówkę lub kartę kierowcy do zastępującej ją wykresówki rezerwowej lub tymczasowej.

W przypadku gdy karta jest zniszczona, działa wadliwie lub została zgubiona lub skradziona, kierowca powinien, w terminie 7 dni kalendarzowych, zwrócić się o jej duplikat do właściwych organów Umawiającej się Strony, na terytorium której posiada miejsce normalnego zamieszkania

W przypadku gdy kierowca pragnie odnowić swoją kartę, zgłasza się do właściwych organów Umawiającej się Strony, na terytorium której posiada miejsce normalnego zamieszkania, nie później niż na 15 dni roboczych przed upływem okresu ważności karty.

2. Kierowcy używają wykresówek lub karty kierowcy każdego dnia, w którym kierują pojazdem, począwszy od chwili przejścia pojazdu. Wykresówki lub karty kierowcy nie wyjmuje się przed końcem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innych powodów. Żadna wykresówka nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który została przeznaczona.

W przypadku gdy kierowca pozostaje z dala od pojazdu i z tego powodu nie może używać przyrządu zainstalowanego w pojeździe, okresy czasu, o których mowa w ustępie 3 tiret drugi litera (b), (c) i (d) poniżej są wpisywane na wykresówkę odręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub za pomocą innych środków, w sposób czytelny i bez zabrudzeń wykresówki.

W przypadku gdy w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, wykresówki powinny być uzupełniane w taki sposób, aby informacje przewidziane w ustępie 3 tiret drugi litera (b), (c) i (d) poniżej były wpisane na wykresówkę kierowcy, który aktualnie kieruje pojazdem.

3. Kierowcy:

- zapewniają zgodność czasu zarejestrowanego na wykresówkach z czasem oficjalnym w kraju rejestracji pojazdu,
- korzystają z przełączników w celu rejestrowania następujących okresów osobno i w wyraźny sposób:
 - (a) pod znakiem  lub  ¹ czas prowadzenia;
 - (b) pod znakiem  lub  ¹ wszystkie inne okresy pracy;
 - (c) pod znakiem  lub  ¹ inne okresy gotowości, czyli:

- czas oczekiwania, tj. okres, w którym kierowcy mają pozostać na stanowisku wyłącznie w celu odpowiedzenia na wezwanie do rozpoczęcia lub podjęcia prowadzenia pojazdu lub wykonania innej pracy,
- czas spędzony obok kierowcy, gdy pojazd jest w ruchu,
- czas spędzony na kuszetce, gdy pojazd jest w ruchu;

(d) pod znakiem  lub  ¹ przerwy w pracy iienne okresy odpoczynku.

4. Każda Umawiająca się Strona może zezwolić na to, aby wszystkie okresy wymienione w ustępie 3 tiret drugi litera (b) i (c) rejestrować pod znakiem  na wykresówkach w pojazdach zarejestrowanych na terytorium tej Umawiającej się Strony.

5. Każdy członek załogi wprowadza na swoją wykresówkę następujące informacje:

- (a) na początku używania wykresówki – nazwisko i imię;
- (b) datę i miejsce rozpoczęcia używania wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej używania;
- (c) numer rejestracyjny każdego pojazdu, do którego został przydzielony, zarówno na początku pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce, jak i w przypadku zmiany pojazdu, podczas używania tej samej wykresówki;
- (d) odczyt licznika długości drogi:
 - przy rozpoczęciu pierwszej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
 - przy zakończeniu ostatniej jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
 - w przypadku zmiany pojazdu w trakcie dnia roboczego (odczyt zarówno pojazdu, do którego był przypisany, jak i pojazdu, do którego jest przypisany);
- (e) godzinę zmiany pojazdu, jeśli dotyczy.

5 bis. Kierowca wprowadza w przyrządzie kontrolnym, zgodnym z suplementem 1B, symbole państw, w których rozpoczyna i kończy dzienny okres pracy.

Powyższe dane kierowca wprowadza całkowicie w sposób ręczny albo automatycznie, o ile przyrząd kontrolny podłączony jest do satelitarnego systemu śledzącego.

6. Przyrząd kontrolny określony w suplemencie 1 musi być skonstruowany w sposób umożliwiający upoważnionym funkcjonariuszom służb kontrolnych odczytanie, w razie konieczności po otwarciu przyrządu, zapisów dotyczących dziewięciu godzin poprzedzających czas kontroli, bez trwałego zniekształcenia, uszkodzenia lub zabrudzenia wykresówki.

¹ Symbole wykorzystywane w tachografach cyfrowych.

Przyrząd musi być ponadto skonstruowany w sposób umożliwiający sprawdzenie, bez otwierania obudowy, że zapisy są dokonywane.

7. (a) Kierowca prowadzący pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1 musi być w stanie przedstawić na każde żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych:

- wykresówki z bieżącego tygodnia oraz, w każdym przypadku, wykresówkę za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadził pojazd,
- kartę kierowcy, o ile taką posiada, i
- wydruki z przyrządu kontrolnego, określone w suplementie 1B odnoszące się do czasu wskazanego w ustępie 3 tiret drugi litery (a), (b), (c) i (d), jeżeli prowadził on pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny podczas okresu wspomnianego w niniejszym ustępie tiret pierwszy.

(b) Na każde żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych kierowca prowadzący pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1B, na życzenie funkcjonariuszy służb kontrolnych musi być w stanie przedstawić:

- kartę kierowcy, której jest posiadaczem oraz
- wykresówki odnoszące się do tego samego okresu co okres wspomniany w literze (a) tiret pierwszy, podczas którego prowadził on pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1.

(c) Uprawniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzać zgodność z niniejszą umową poprzez analizowanie wykresówek, wyświetlonych lub wydrukowanych danych, które zostały zarejestrowane przez przyrząd kontrolny lub przez kartę kierowcy, a jeżeli nie będzie to możliwe, poprzez analizę wszelkich innych dokumentów pomocniczych usprawiedliwiających niestosowanie się do zasad, jak te określone w artykule 13 ustęp 2 i 3.

8. Zabrania się fałszowania, likwidowania i niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówkach, przechowywanych przez przyrząd kontrolny lub na karcie kierowcy, lub wydruków z przyrządu kontrolnego, jak określono w suplementie 1B. To samo stosuje się do jakiegokolwiek manipulowania przyrządem kontrolnym, wykresówką lub kartą kierowcy, które mogłoby spowodować sfalszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych i/lub informacji wydrukowanych. W pojeździe nie może znajdować się żaden sprzęt, który mógłby zostać użyty do wspomnianych manipulacji.

Artykuł 13

1. W przypadku awarii lub wadliwego działania przyrządu kontrolnego pracodawca oddaje go do naprawy do uprawnionego instalatora lub warsztatu, jak tylko okoliczności na to pozwolą.

Jeśli pojazd nie może wrócić na teren przedsiębiorstwa w ciągu tygodnia, licząc od dnia awarii lub wykrycia wadliwego działania, naprawy należy dokonać w trasie.

Umawiające się Strony podejmują środki, które mogą upoważnić właściwe organy do wydania zakazu używania pojazdu, jeżeli w przypadku awarii lub wadliwego działania nie wykonano czynności przewidzianych w poprzednich akapitach.

2. Jeśli przyrząd kontrolny nie działa lub działa wadliwie, kierowcy zaznaczają na wykresówce lub wykresówkach lub na wykresówce rezerwowej dołączonej do wykresówki albo do karty kierowcy, na której

powinni przedstawić dane umożliwiające ich identyfikację (imię i nazwisko i numer prawa jazdy lub imię i nazwisko i numer karty kierowcy) wraz ze złożeniem podpisu, wszystkie informacje dotyczące różnych okresów, w których nie były poprawnie rejestrowane lub drukowane przez przyrząd kontrolny.

W przypadku gdy karta kierowcy zostanie zniszczona, działa wadliwie lub zostanie zgubiona lub skradziona kierowca na koniec swojej jazdy drukuje informacje odnoszące się do okresów rejestrowanych przez przyrząd kontrolny oraz zaznacza na tym dokumencie szczegóły, które umożliwią jego identyfikację (imię i nazwisko i numer prawa jazdy lub imię i nazwisko i numer karty kierowcy) włącznie ze swoim podpisem.

3. W przypadku gdy karta kierowcy zostanie zniszczona lub działa wadliwie, kierowca zwraca ją właściwym organom Umawiającej się Strony, na terytorium której posiada miejsce normalnego zamieszkania. Kradzież karty podlega formalnemu zawiadomieniu właściwych organów państwa, w którym dokonano kradzieży.

Zgubienie karty kierowcy musi zostać zgłoszone w formie formalnego zawiadomienia właściwych organów Umawiającej się Strony, która ją wydała, oraz odpowiednich organów Umawiającej się Strony, której terytorium stanowi miejsce normalnego zamieszkania kierowcy, o ile są one różne.

Kierowca może kontynuować jazdę bez karty kierowcy w maksymalnym okresie 15 dni kalendarzowych lub w okresie dłuższym, jeśli konieczne jest odstawienie pojazdu do jego bazy, pod warunkiem, że może on udowodnić niemożność przedstawienia lub użycia karty podczas tego okresu.

W przypadku gdy organy Umawiającej się Strony, na terytorium której kierowca posiada miejsce normalnego zamieszkania są inne od organów, które wydały jego kartę i gdy do tych ostatnich wpłynął wniosek o odnowienie, zastąpienie lub wymianę karty kierowcy, informują one organy, które wydały starą kartę o dokładnej przyczynie jej odnowienia, zastąpienia lub wymiany.

Artykuł 14

1. Na podstawie artykułu 13 ustęp 2 litera (b) niniejszej umowy, kierowcy, którzy prowadzą pojazd zarejestrowany na terytorium Umawiającej się Strony, i w odniesieniu do których właściwe organy nie zdażyły wystawić kart kierowcy, a którzy podczas okresu przejściowego określonego w ustępie 1 niniejszego artykułu uczestniczą w ruchu międzynarodowym w pojeździe wyposażonym w elektroniczny przyrząd kontrolny zgodnie z suplementem 1B do załącznika, muszą okazać na polecenie funkcjonariusza służb kontrolnych wydruki i/lub wykresówki za dany tydzień oraz, w każdym przypadku, wydruk i/lub wykresówkę za ostatni dzień prowadzenia pojazdu w poprzednim tygodniu.

2. Ustępu 1 nie stosuje się do kierowców pojazdów zarejestrowanych w krajach, w których korzystanie z kart kierowców jest obowiązkowe. Kierowcy muszą jednak okazać wydruki na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych.

3. Na wydrukach określonych w ustępie 1 zamieszcza się dane umożliwiające identyfikację kierowców (imię, nazwisko i numer prawa jazdy), wraz z podpisem.”

Część trzecia

Zmiany dotyczące suplementów do załącznika do AETR

Dodanie po suplemencie 1 do załącznika nowego suplementu 1B o następującej treści:

„SUPLEMENT 1B

Wymagania dotyczące konstrukcji, badania, instalacji i kontroli cyfrowego przyrządu kontrolnego wykorzystywanego w przewozach drogowych

Artykuł 1. Preambuła

1. Z uwagi na fakt, iż niniejszy suplement został przystosowany z załącznika 1B rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym¹, treść tego załącznika nie jest powtarzana w AETR ze względu na jego objętość i niezwykle techniczny charakter. W celu zapoznania się z pełnym tekstem oficjalnym i jego późniejszymi zmianami Umawiające się Strony odnoszą się będą do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.

Treść niniejszego suplementu 1B jest zatem ograniczona do wprowadzenia podającego odniesienia do właściwych dokumentów Unii Europejskiej oraz Dzienników Urzędowych, w których zostały opublikowane, a także zaznaczenia, w drodze odsyłaczy, konkretnych punktów, jakie musiały być przystosowane do kontekstu AETR.

2. Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych przygotowuje wersję skonsolidowaną niniejszego suplementu, aby ułatwić identyfikację zmian wprowadzonych do załącznika, które uwzględniają kontekst AETR, a także aby umożliwić całościowy wgląd w jego treść. Niemniej jednak wersja ta nie będzie miała mocy prawnej. Wersja ta sporządzona w językach urzędowych EKG ONZ będzie w razie potrzeby aktualizowana.

Artykuł 2. Postanowienia wstępne do suplementu 1B

1. Zgodnie z artykułem 1 ustęp 1 powyżej Umawiające się Strony, aby zapoznać się z treścią suplementu 1B, powinny odnieść się do rozporządzeń Rady nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. oraz nr 432/2004 z dnia 5 marca 2004 r. (daty ich publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej podano w przypisie poniżej), które po raz siódmy i ósmy dostosowują do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

¹ Zmienione rozporządzeniem Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. (Dz. Urz. WE L 274 z 09.10.1998) oraz rozporządzeniami Rady (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. (Dz. Urz. WE L 207 z 05.08.2002 (sprostowanie Dz. Urz. UE L 77 z 13.03.2004)) oraz nr 432/2004 r. z dnia 5 marca 2004 (Dz. Urz. UE L 71 z 10.03.2004).

2. W rozumieniu suplementu 1B:

2.1 Wyrażenia w lewej kolumnie poniżej zostają zastąpione odpowiednimi wyrażeniami z kolumny prawej:

Wyrażenia użyte w załączniku IB		Wyrażenia użyte w AETR
Państwa Członkowskie	zastępuje się	Umawiające się Strony
PC		US
Załącznik (IB)		Suplement 1B
Suplement		Suplement uzupełniający
Rozporządzenie		Umowa lub AETR
Wspólnota		EKG ONZ
urządzenia rejestrujące		przyrząd kontrolny

2.2 Odniesienia do aktów prawnych w lewej kolumnie poniżej zostają zastąpione odniesieniami z kolumny prawej:

Akty prawne Wspólnoty Europejskiej		Akty prawne Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych
Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85	zastępuje się	AETR
Dyrektywa Rady nr 92/23/EWG		Regulamin nr 54 EKG
Dyrektywa Komisji 95/54/WE dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 72/245/EWG		Regulamin nr 10 EKG

2.3 Poniżej znajduje się lista dokumentów lub postanowień, dla których nie istnieje odpowiednik EKG lub dla których niezbędne są dodatkowe informacje. Dokumenty te lub informacje przytaczane są wyłącznie w celach porównawczych.

2.3.1 Ograniczenie ustawiane w urządzeniach ograniczenia prędkości, określonych w rozdziale I (Definicje) w literze bb) załącznika IB/suplementu 1B, jest zgodne z postanowieniami dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. (Dz. Urz. WE L 57 z 02.03.1992).

2.3.2 Pomiar odległości, określony w rozdziale I (Definicje) w literze u) załącznika IB/suplementu 1B, jest zgodny z postanowieniami dyrektywy Rady nr 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r., z późn. zm. (Dz. Urz. WE L 233 z 25.08.1997).

2.3.3 Identyfikacja pojazdu, określona w rozdziale I (Definicje) w literze nn) załącznika IB/suplementu 1B, jest zgodna z postanowieniami dyrektywy Rady nr 76/114/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. (Dz. Urz. WE L 24 z 30.01.1976).

2.3.4 Postanowienia dotyczące zabezpieczeń są zgodne z postanowieniami określonymi w zaleceniu Rady 95/144/WE z dnia 7 kwietnia 1995 r. w sprawie wspólnych kryteriów oceny bezpieczeństwa technologii informatycznych (ITSEC) (Dz. Urz. WE L 93 z 26.04.1995).

- 2.3.5 Ochrona osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych jest zgodna z postanowieniami dyrektywy Rady nr 95/46/WE z dnia 24 października 1995 r., z późn. zm. (Dz. Urz. WE L 281 z 23.11.1995).
- 2.4 Pozostałe postanowienia przewidziane do zmiany lub usunięcia:
- 2.4.1 Treść wymogu 172 zostaje usunięta i zastąpiona treścią „Zastrzeżony”.
- 2.4.2 Wymóg 174 zostaje zmieniony w następujący sposób:
- „znak wyróżniający Umawiającej się Strony wydającej kartę. Znaki wyróżniające Umawiających się Stron spoza UE to znaki sporządzone zgodnie z Konwencją wiedeńską o ruchu drogowym z 1968 r. lub Konwencją genewską o ruchu drogowym z 1949 r.”
- 2.4.3 Odniesienie do flagi UE z literami „PC” oznaczającymi „Państwo Członkowskie” w wymogu 178 zostaje zastąpione literami „US” oznaczającymi „Umawiająca się Strona”; flaga Umawiającej się Strony spoza UE nie jest obowiązkowa.
- 2.4.4 Wymóg 181 zostaje zmieniony w następujący sposób:
- „Z zastrzeżeniem pozostałych postanowień niniejszego suplementu, po konsultacji z sekretariatem ONZ/EKG Umawiające się Strony mogą dodać kolory lub oznaczenia, jak np. zabezpieczenia.”
- 2.4.5 Wymóg 278 zostaje zmieniony w następujący sposób:
- „Badania interoperacyjności przeprowadza pojedynczy właściwy organ.”
- 2.4.6 Treści wymogów od 291 do 295 zostają usunięte i zastąpione treścią „Zastrzeżony”.
- 2.4.7 W suplemencie 9/suplemencie uzupełniającym 9 do AETR (Zatwierdzenie typu – Lista minimalnych wymaganych badań), 1, 1-1, zdanie początkowe zostaje zmienione w następujący sposób:
- „Procedura zatwierdzenia typu dotycząca przyrządu kontrolnego (lub komponentu) lub karty tachografu opiera się na:” ”

Tytuł suplementu 2 zostaje zmieniony w następujący sposób:

„ZNAK ZATWIERDZENIA TYPU I DECYZJE”

Lista krajów w ustępie 1 rozdziału I suplementu 2 „Znak zatwierdzenia typu” zostaje uzupełniona i zmieniona w następujący sposób:

„Węgry	7
Szwajcaria	14
Finlandia	17
Liechtenstein	33
Bułgaria	34
Kazachstan	35
Litwa	36
Turcja	37
Turkmenistan	38
Azerbejdżan	39
Była Jugosłowiańska	40
Republika Macedonii	
Andora	41
Uzbekistan	44
Cypr	49
Malta	50
„Jugosławia	10” zostaje zastąpiona określeniem
„Serbia i Czarnogóra	10” ”

Tytuł rozdziału II „DECYZJA ZATWIERDZENIA TYPU” suplementu 2 zostaje zmieniony w następujący sposób:

**„II. DECYZJA ZATWIERDZENIA TYPU DLA PRODUKTÓW ZGODNYCH
Z SUPLEMENTEM 1”**

Do suplementu 2 dodana zostaje następująca część III:

**„III DECYZJA ZATWIERDZENIA TYPU DLA PRODUKTÓW ZGODNYCH
Z SUPLEMENTEM 1B**

Umawiająca się Strona, po zatwierdzeniu typu, wyda ubiegającemu się o decyzję sporządzoną według poniższego wzoru. W celu powiadomienia innych Umawiających się Stron o zatwierdzonych typach lub ewentualnych cofnięciach zatwierdzenia typu Umawiające się Strony wykorzystują kopie niniejszego dokumentu.

DECYZJA ZATWIERDZENIA TYPU DLA PRODUKTÓW ZGODNYCH Z SUPLEMENTEM 1B

Nazwa właściwego organu administracyjnego:.....

Informacja dotycząca (1):

☐ zatwierdzenia typu

☐ cofnięcia zatwierdzenia typu

☐ wzoru przyrządu kontrolnego

☐ komponentu przyrządu kontrolnego (2)

☐ karty kierowcy

☐ karty warsztatowej

☐ karty firmowej

☐ karty kontrolnej

Nr decyzji.....

1. Znak fabryczny lub handlowy
2. Nazwa wzoru przyrządu
3. Nazwa wytwórcy
4. Adres wytwórcy
5. Przedstawiony do zatwierdzenia dnia
6. Laboratorium lub laboratoria badawcze
7. Data i numer protokołów badań
8. Data zatwierdzenia typu.....
9. Data cofnięcia zatwierdzenia typu
10. Wzór (wzory) przyrządu (przyrządów) kontrolnego (kontrolnych), do którego (których) jest przeznaczony komponent.....
11. Miejscowość
12. Data
13. Załączone dokumenty opisowe.....

14. Uwagi (w tym odciski ewentualnych pieczęci).....
.....
.....

.....
(Podpis)

(1) Zaznaczyć odpowiednie pola

(2) Określić komponent, którego informacja dotyczy”

Part one**Amendments to the body of the AETR**

Replace article 10 by the following provisions:

“Article 10 - Control device

1. The Contracting Parties shall prescribe the installation and use on vehicles registered in their territory of a control device according to the requirements of this Agreement and the Annex and Appendices thereto.
2. The control device within the sense of this Agreement shall, as regards construction, installation, use and testing, comply with the requirements of this Agreement and the Annex and Appendices thereto.
3. A control device conforming to Council Regulation (EEC) No. 3821/85 of 20 December 1985 as regards construction, installation, use and testing shall be considered as conforming to the requirements of this Agreement and the Annex and Appendices thereto.”

Replace article 13 of the AETR by the following provisions:

“Article 13 - Transitional provisions

1. All the new provisions of the present Agreement, including its Annex and Appendices 1B and 2, relating to the introduction of a digital control device, shall become mandatory for countries which are Contracting Parties to this Agreement at latest four years after the date of entry into force of the relevant amendments resulting from the procedure specified in article 21. In consequence, all vehicles covered by this Agreement, put into service for the first time after the expiry of this period, shall be equipped with a control device conforming to these new requirements. During this four-year period, Contracting Parties, which have not yet implemented these amendments in their countries, shall accept and control on their territory vehicles registered in another Contracting Party to this Agreement, which are already equipped with such a digital control device.
2. (a) The Contracting Parties shall take the necessary steps to be able to issue the driver cards referred to in the Annex to the present Agreement, as amended, at latest three months before the expiry of the four-year deadline referred to in paragraph 1. This minimum period of three months shall also be complied with in the event of the implementation by a Contracting Party of the provisions relating to the digital control device in conformity with Appendix 1B to this Annex before the expiry of the four-year deadline. Such Contracting Parties shall keep the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe informed of progress in the introduction of the digital control device in conformity with Appendix 1B to this Annex within its territory.
(b) Pending the issue by Contracting Parties of the cards referred to in (a), the provisions of article 14 of the Annex to this Agreement shall apply to drivers who may be required to drive vehicles fitted with a digital control device in accordance with Appendix 1B to this Annex.”

3. Any instrument of ratification or accession deposited by a State after the entry into force of the amendments referred to in paragraph 1 shall be deemed to apply to the Agreement as amended, including the deadline for implementation specified in paragraph 1.

If accession takes place less than two years before the expiry of the deadline referred to in paragraph 1, the State shall inform the depositary of the date on which the digital control device will be brought into effective use in its territory when it deposits its instrument of ratification or accession. Such State may make use of a transitional period not exceeding two years from the date of entry into force of the Agreement for the State. The depositary shall so inform all Contracting Parties.

The provisions of the preceding paragraph shall also apply in the event of the accession of a State after the expiry of the four-year deadline for implementation referred to in paragraph 1.”

Add a new paragraph 5 bis to article 21 of the AETR to read:

“5 bis. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Agreement between the moment of notification of a draft amendment and the moment when it is considered accepted, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party of the draft amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General of any objection before the end of the six-month period from the date of transmission of the original amendment to all Contracting Parties.”

Add a new paragraph 4 bis to article 22 of the AETR to read:

“4 bis. In the case of a country which becomes a Party to this Agreement between the moment of notification of a draft amendment and the moment when it is considered accepted, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party of the draft amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General of any objection before the end of the six-month period from the date of transmission of the original amendment to all Contracting Parties.”

Insert a new article 22 bis to the Agreement to read:

“Article 22 bis - Procedure for the amendment of Appendix 1B

1. Appendix 1B of the Annex to the present Agreement shall be amended according to the procedure defined in the present article.

2. Any amendment proposal to the introductory articles of Appendix 1B shall be adopted by the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe by a majority of the Contracting Parties present and voting. Any amendment thus adopted will be transmitted by the secretariat of the Working Party to the Secretary-General for notification to all Contracting Parties. It shall enter into force three months after the date of notification to Contracting Parties.

3. Appendix 1B, adapted for the present Agreement from Annex IB ¹ of Regulation (EEC) 3821/85 as cited in article 10 of the present Agreement, depending directly on evolutions introduced into this Annex by the European Union, any amendment made to this Annex shall be applicable to Appendix 1B under the following conditions:

- the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe will officially inform the competent authorities of all Contracting Parties of the publication in the Official Journal of the European Communities of the amendments introduced to Annex IB of the Community Regulation and at the same time will communicate this information to the Secretary-General accompanied by a copy of the relevant texts.
- these amendments shall enter directly into force for Appendix 1B three months after the date of communication to Contracting Parties of the information.

4. When a proposal to amend the Annex to the present Agreement also implies an amendment to Appendix 1B, the amendments concerning the Appendix may not enter into force before those concerning the Annex. When, in this framework, amendments to Appendix 1B are presented at the same time as amendments to the Annex, their date of entry into force shall be determined by the date resulting from application of the procedures outlined in article 21.”

* * *

¹ As last amended by Commission Regulations (EC) No.1360/2002 of 13 June 2002 (OJ L 207 of 5 August 2002 (corrigendum OJ L 77 of 13 March 2004)) and No. 432/2004 of 5 March 2004 (OJ L 71 of 10 March 2004).

Part two**Amendments to the Annex to the AETR**

Replace the Annex to the AETR by the following:

“ANNEX**Control device****GENERAL PROVISIONS****Chapter I: Type approval****Article 1**

For the purposes of this Chapter, the words “control device” shall mean “control device or its components”.

Applications for the approval of a type of control device or of a model record sheet or memory card shall be submitted, accompanied by the appropriate specifications, by the manufacturer or his agent to a Contracting Party. No application in respect of any one type of control device or of any one model record sheet or memory card may be submitted to more than one Contracting Party.

Article 2

A Contracting Party shall grant its type approval to any type of control device, to any model record sheet or memory card which conforms to the requirements laid down in Appendix 1 or 1B to this Annex, provided that the Contracting Party is in a position to check that production models conform to the approved prototype.

The control device referred to in Appendix 1B may not be granted type approval until the whole system (the control device itself, driver card and electrical gearbox connections) has demonstrated its capacity to resist attempts to tamper with or alter the data on driving times. The tests necessary to establish this shall be carried out by experts familiar with up-to-date tampering techniques.

Any modifications or additions to an approved model must receive additional type approval from the Contracting Party which granted the original type approval.

Article 3

Contracting Parties shall issue to the applicant an approval mark, which shall conform to the model shown in Appendix 2, for each type of control device or model record sheet or memory card which they approve pursuant to article 2.

Article 4

The competent authorities of the Contracting Party to which the application for type approval has been submitted shall, in respect of each type of control device or model record sheet or memory card which they approve or refuse to approve, either send within one month

to the authorities of the other Contracting Parties a copy of the approval certificate accompanied by copies of the relevant specifications, or, if such is the case, notify those authorities that approval has been refused; in cases of refusal they shall communicate the reasons for their decision.

Article 5

1. If a Contracting Party which has granted type approval as provided for in article 2 finds that a certain control device or record sheet or memory card bearing the type approval mark which it has issued does not conform to the prototype which it has approved, it shall take the necessary measures to ensure that production models conform to the approved prototype. The measures taken may, if necessary, extend to withdrawal of the type approval.
2. A Contracting Party which has granted type approval shall withdraw such approval if the control device or record sheet or memory card which has been approved is not in conformity with this Annex or its Appendices or displays in use any general defect which makes it unsuitable for the purpose for which it is intended.
3. If a Contracting Party which has granted type approval is notified by another Contracting Party of one of the cases referred to in paragraphs 1 and 2, it shall also, after consulting the latter Contracting Party, take the steps laid down in those paragraphs, subject to paragraph 5.
4. A Contracting Party which ascertains that one of the cases referred to in paragraph 2 has arisen may forbid until further notice the placing on the market and putting into service of the control device or record sheets or memory card. The same applies in the cases mentioned in paragraph 1 with respect to control devices or record sheets or memory cards which have been exempted from the initial verification, if the manufacturer, after due warning, does not bring the equipment into line with the approved model or with the requirements of this Annex.

In any event, the competent authorities of the Contracting Parties shall notify one another within one month, of any withdrawal of type approval or of any other measures taken pursuant to paragraphs 1, 2 and 3 and shall specify the reasons for such action.

5. If a Contracting Party which has granted type approval disputes the existence of any of the cases specified in paragraphs 1 or 2 notified to it, the Contracting Parties concerned shall endeavour to settle the dispute.

Article 6

1. An applicant for type approval of a model record sheet shall state on his application the type or types of control device on which the sheet in question is designed to be used and shall provide a suitable device of such type or types for the purpose of testing the sheet.
2. The competent authorities of each Contracting Party shall indicate on the approval certificate for the model record sheet the type or types of control device on which that model sheet may be used.

Article 7

No Contracting Party may refuse to register any vehicle fitted with a control device, or prohibit the entry into service or use of such vehicle for any reason connected with the fact that the vehicle is fitted with such device, if the control device bears the approval mark referred to in article 3 and the installation plaque referred to in article 9.

Article 8

All decisions pursuant to this Annex refusing or withdrawing approval of a type of control device or model record sheet or memory card shall specify in detail the reasons on which they are based. A decision shall be communicated to the party concerned, who shall at the same time be informed of the remedies available to him under the laws of the Contracting Party and of the time limits for the exercise of such remedies.

CHAPTER II - INSTALLATION AND INSPECTION

Article 9

1. The control device may be installed or repaired only by fitters or workshops approved by the competent authorities of Contracting Parties for that purpose after the latter, should they so desire, have heard the views of the manufacturers concerned.

The period of administrative validity of approved workshop and fitter cards shall not exceed one year.

If a card issued to an approved workshop or fitter is to be extended, is damaged, malfunctions, is lost or stolen, the authority shall supply a replacement card within five working days of receiving a detailed request to that effect.

Where a new card is issued to replace an old one, the new card shall bear the same "workshop" information number, but the index shall be increased by one. The authority issuing the card shall maintain a register of lost, stolen or defective cards.

Contracting Parties shall take any measure necessary to prevent the cards distributed to approved fitters and workshops from being falsified.

2. The approved fitter or workshop shall place a special mark on the seals which it affixes and, in addition, shall enter for a control device in conformity with Appendix 1B, the electronic security data for carrying out, in particular, the authentication checks. The competent authorities of each Contracting Party shall maintain a register of the marks and electronic security data used and of approved workshop and fitter cards issued.

3. The competent authorities of the Contracting Parties shall send each other their lists of approved fitters and workshops and the cards issued to them and also copies of the marks and of the necessary information relating to the electronic security data used.

4. For the purpose of certifying that installation of the control device took place in accordance with the requirements of this Annex an installation plaque affixed as provided in Appendix 1 or 1B shall be used.

5. Seals may be removed by fitters or workshops approved by the competent authorities in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article or in the circumstances described in Appendix 1 or 1B of this Annex.

CHAPTER III - USE OF EQUIPMENT

Article 10

The employer and drivers shall ensure the correct functioning and proper use of, on the one hand, the control device and, on the other, the driver card where a driver is required to drive a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B.

Article 11

1. The employer shall issue a sufficient number of record sheets to drivers of vehicles fitted with the control device in conformity with Appendix 1, bearing in mind the fact that these sheets are personal in character, the length of the period of service, and the possible obligation to replace sheets which are damaged, or have been taken by an authorized inspecting officer. The employer shall issue to drivers only sheets of an approved model suitable for use in the control device installed in the vehicle.

Where the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, the employer and the driver shall ensure that, taking into account the length of the period of service, the printing on request referred to in Appendix 1B can be carried out correctly in the event of an inspection.

2. The undertaking shall keep the record sheets in good order for at least a year after their use and shall give copies to the drivers concerned who request them. The sheets shall be produced or handed over at the request of any authorized inspecting officer.

3. The driver card as defined in Appendix 1B shall be issued, at the request of the driver, by the competent authority of the Contracting Party where the driver has his normal residence.

A Contracting Party may require any driver subject to the provisions of the Agreement and normally resident on its territory to hold a driver card.

(a) For the purposes of this Agreement ‘normal residence’ means the place where a person usually lives, that is for at least 185 days in each calendar year, because of personal and occupational ties, or, in the case of a person with no occupational ties, because of personal ties which show close links between that person and the place where he is living.

However, the normal residence of a person whose occupational ties are in a different place from his personal ties and who consequently lives in turn in different places situated in two or more Contracting Parties shall be regarded as being the place of his personal ties, provided that such person returns there regularly. This last condition need not be met where the person is living in a Contracting Party in order to carry out a fixed-term assignment.

(b) Drivers shall give proof of their place of normal residence by any appropriate means, such as their identity card or any other valid document.

(c) Where the competent authorities of the Contracting Party issuing the driver card have doubts as to the validity of a statement as to normal residence made in accordance with point (b), or for the purpose of certain specific controls, they may request any additional information or evidence.

(d) The competent authority of the issuing Contracting Party shall, as far as this can be done, ensure that the applicant does not already hold a valid driver card.

4. (a) The competent authority of the Contracting Party shall personalize the driver card in accordance with the provisions of Appendix 1B.

The period of administrative validity of the driver card shall not exceed five years.

The driver may hold one valid driver card only. The driver is authorized to use only his own personalized driver card. The driver shall not use a driver card which is defective or which has expired.

When a driver card is issued replacing an old one, the new card shall bear the same driver card issue number but the index shall be increased by one. The issuing authority shall keep records of issued, stolen, lost or defective driver cards for a period at least equivalent to their period of validity.

If the driver card is damaged, malfunctions or is lost or stolen, the authority shall supply a replacement card within five working days of receiving a detailed request to that effect.

In the event of a request for the renewal of a card whose expiry date is approaching, the authority shall supply a new card before the expiry date provided that the request was sent to it within the time limits laid down in the fourth subparagraph of article 12 (1).

(b) Driver cards shall be issued only to applicants who are subject to the provisions of the Agreement.

(c) The driver card shall be personal. It may not, during its official period of validity, be withdrawn or suspended for whatever reason unless the competent authority of a Contracting Party finds that the card has been falsified, or the driver is using a card of which he is not the holder, or that the card held has been obtained on the basis of false declarations and/or forged documents. If such suspension or withdrawal measures are taken by a Contracting Party other than the Contracting Party of issue, the former shall return the card to the authorities of the Contracting Party which issued it and shall indicate the reasons for returning it.

(d) Driver cards issued by Contracting Parties shall be mutually recognized.

Where the holder of a valid driver card issued by a Contracting Party has established his normal place of residence in another Contracting Party, he may ask for his card to be exchanged for an equivalent driver card; it shall be the responsibility of the Contracting Party which carries out the exchange to verify if necessary whether the card produced is actually still valid.

Contracting Parties carrying out an exchange shall return the old card to the authorities of the Contracting Party of issue and indicate the reasons for so doing.

(e) Where a Contracting Party replaces or exchanges a driver card, the replacement or exchange, and any subsequent replacement or renewal, shall be registered in that Contracting Party.

(f) Contracting Parties shall take all the necessary measures to prevent any possibility of driver cards being falsified.

5. Contracting Parties shall ensure that data needed to monitor compliance with the present Agreement which are recorded and stored by the control device in conformity with Appendix 1B to this Annex can be stored for 365 days after the date of their recording and that they can be made available under conditions that guarantee the security and accuracy of the data.

Contracting Parties shall take any measures necessary to ensure that the resale or decommissioning of a control device cannot detract, in particular, from the satisfactory application of this paragraph.

Article 12

1. Drivers shall not use dirty or damaged record sheets or driver card. The sheets or driver card shall be adequately protected on this account.

In case of damage to a sheet or driver card bearing recordings, drivers shall attach the damaged sheet or driver card to a spare sheet or a temporary sheet used to replace it.

If the driver card is damaged, malfunctions or is lost or stolen, the driver shall apply within seven calendar days for its replacement to the competent authorities of the Contracting Party in which he has his normal residence.

Where a driver wishes to renew his driver card, he shall apply to the competent authorities of the Contracting Party in which he has his normal residence not later than 15 working days before the expiry date of the card.

2. Drivers shall use the record sheets or driver card every day on which they are driving, starting from the moment they take over the vehicle. The record sheet or driver card shall not be withdrawn before the end of the daily working period unless its withdrawal is otherwise authorized. No record sheet or driver card may be used to cover a period longer than that for which it is intended.

When, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the control device fitted to the vehicle, the periods of time indicated in paragraph 3, second indent (b), (c) and (d) below shall be entered on the sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet.

Drivers shall amend the record sheets as necessary should there be more than one driver on board the vehicle, so that the information referred to in paragraph 3 second indent (b), (c) and (d) below is recorded on the record sheet of the driver who is actually driving.

3. Drivers shall:

- ensure that the time recorded on the sheet agrees with the official time in the country of registration of the vehicle,
- operate the switch mechanisms enabling the following periods of time to be recorded separately and distinctly:
 - (a) under the sign  or ¹ driving time;
 - (b) under the sign  or ¹ all other periods of work;
 - (c) under the sign  or ¹ other periods of availability, namely:
 - waiting time, i.e. the period during which drivers need remain at their posts only for the purpose of answering any calls to start or resume driving or to carry out other work,
 - time spent beside the driver while the vehicle is in motion,
 - time spent on a bunk while the vehicle is in motion;
 - (d) under the sign  or ¹ breaks in work and daily rest periods.

4. Each Contracting Party may permit all the periods referred to in paragraph 3, second indent (b) and (c) to be recorded under the sign  on the record sheets used on vehicles registered in its territory.

5. Each crew member concerned shall enter the following information on his record sheet:

- (a) on beginning to use the sheet - his surname and first name;
- (b) the date and place where use of the sheet begins and the date and place where such use ends;
- (c) the registration number of each vehicle to which he is assigned, both at the start of the first journey recorded on the sheet and then, in the event of a change of vehicle, during use of the sheet;
- (d) the odometer reading:
 - at the start of the first journey recorded on the sheet,
 - at the end of the last journey recorded on the sheet,

¹ Symbols used for the digital tachograph.

- in the event of a change of vehicle during a working day (reading on the vehicle to which he was assigned and reading on the vehicle to which he is assigned);

(e) if relevant, the time of any change of vehicle.

5 bis. The driver shall enter in the control device in conformity with Appendix 1B the symbols of the countries in which he begins and ends his daily work period.

The above data entries shall be activated by the driver, and may be entirely manual or automatic if the control device is linked to a satellite tracking system.

6. The control device defined in Appendix 1 shall be so designed that it is possible for an authorized inspecting officer, if necessary after opening the equipment, to read the recordings relating to the nine hours preceding the time of the check without permanently deforming, damaging or soiling the sheet.

The device shall, furthermore, be so designed that it is possible, without opening the case, to verify that recordings are being made.

7. (a) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

- the record sheets for the current week and, in any event, the sheet for the last day on which he drove during the previous week,
- the driver card if he holds one, and
- print-outs from the control device defined in Appendix 1B relating to the periods of time indicated in paragraph 3, second indent, (a), (b), (c) and (d) if he drove a vehicle fitted with such a control device during the period referred to in the first indent of this paragraph.

(b) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

- the driver card of which he is the holder and,
- the record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the first indent of subparagraph (a) during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

(c) An authorized inspecting officer may check compliance with the Agreement by analysis of the record sheets, of the displayed or printed data which have been recorded by the control device or by the driver card or, failing this, by analysis of any other supporting document that justifies non-compliance with a provision, such as those laid down in article 13 (2) and (3).

8. It shall be forbidden to falsify, suppress or destroy data recorded on the record sheet, stored in the control device or on the driver card, or print-outs from the control device as defined in Appendix 1B. The same applies to any manipulation of the control device, record sheet or driver card which may result in data and/or printed information being falsified, suppressed or destroyed. No device which could be used to carry out the manipulations mentioned shall be present on the vehicle.

Article 13

1. In the event of breakdown or faulty operation of the control device, the employer shall have it repaired by an approved fitter or workshop, as soon as circumstances permit.

If the vehicle is unable to return to the premises within a period of one week calculated from the day of the break-down or of the discovery of defective operation, the repair shall be carried out en route.

Measures taken by the Contracting Parties may give the competent authorities power to prohibit the use of the vehicle in cases where breakdown or faulty operation has not been put right as provided in the foregoing subparagraphs.

2. While the device is unserviceable or malfunctioning, drivers shall mark on the record sheet or sheets, or on a temporary sheet to be attached to the record sheet or to the driver card, on which he shall enter data enabling him to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature, all information for the various periods of time which are no longer recorded or printed out correctly by the control device.

If a driver card is damaged, malfunctions or is lost or stolen, the driver shall, at the end of his journey, print out the information relating to the periods of time recorded by the control device and mark on that document the details that enable him to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature.

3. If a driver card is damaged or if it malfunctions, the driver shall return it to the competent authority of the Contracting Party in which he has his normal residence. Theft of the driver card shall be the subject of a formal declaration to the competent authorities of the State where the theft occurred.

Loss of the driver card must be reported in a formal declaration to the competent authorities of the Contracting Party that issued it and to the competent authorities of the Contracting Party of normal residence where they are different.

The driver may continue to drive without a driver card for a maximum period of 15 calendar days or for a longer period if this is necessary for the vehicle to return to its premises, provided he can prove the impossibility of producing or using the card during this period.

Where the authorities of the Contracting Party in which the driver has his normal residence are different from those which issued his card and where the latter are requested to renew, replace or exchange the driver card, they shall inform the authorities which issued the old card of the precise reasons for its renewal, replacement or exchange.

Article 14

1. Pursuant to article 13, paragraph 2 (b) of the Agreement, drivers who are driving a vehicle registered in a Contracting Party and to whom the competent authorities have not yet been able to issue the driver cards and who, during the transitional period referred to in paragraph 1 of this article, drive in international traffic with a vehicle fitted with a digital control device in accordance with Appendix 1B to the Annex, must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests, the printouts and/or the record sheets for the current week and, in any event, the printout and/or record sheet for the last day on which he drove during the previous week.
2. Paragraph 1 does not apply to drivers of vehicles registered in a country where it is obligatory to use a driver card. However, drivers shall produce printouts whenever an inspecting officer so requests.
3. The printouts referred to in paragraph 1 shall be marked with the details that enable the drivers to be identified (name and number of the driving licence), including their signature.”

* * *

Part three

Amendments concerning the Appendices to the Annex to the AETR

After Appendix 1 to the Annex, include a new Appendix 1B, to read:

“APPENDIX 1B

Requirements for the construction, testing, installation and inspection of the digital control device used in road transport

Article 1. Preamble

1. As this Appendix is an adaptation of Annex IB of Council Regulation (EEC) No. 3821/85 of 20 December 1985 concerning recording equipment in the field of road transport ¹, the content of this Annex is not reproduced in the AETR because of its size and its very technical character. For the complete official text and its subsequent amendments, Contracting Parties shall refer to the *Official Journal* of the European Union.

The content of the present Appendix 1B is therefore limited to an introduction citing the references to the relevant texts of the European Union and of the Official Journals in which they were published and highlighting, by means of cross references, the particular points where that Annex has had to be adapted to the context of the AETR.

2. In order to facilitate consultation of that Annex with the adaptations made to take into account the AETR and to allow an overall view of the text, a consolidated version of this Appendix will be elaborated by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe. However, this version will not have any legal force. This version, elaborated in the official languages of the UNECE, will be updated as necessary.

Article 2. Introductory provisions to Appendix 1B

1. In accordance with paragraph 1 of article 1 above, Contracting Parties are invited, in order to consult Annex IB, to refer to Commission Regulations No. 1360/2002 of 13 June 2002 and No. 432/2004 of 5 March 2004 (see footnote below for the dates of their publication in the Official Journal of the European Union), adapting for the seventh and eighth times to technical progress Council Regulation (EEC) No. 3821/85 concerning recording equipment in the field of road transport.

¹ As amended by Council Regulation (EC) No. 2135/98 of 24 September 1998 (OJ L 274 of 9 October 1998) as well as by Commission Regulations (EC) No. 1360/2002 of 13 June 2002 (OJ L 207 of 5 August 2002 (corrigendum OJ L 77 of 13 March 2004)) and No. 432/2004 of 5 March 2004 (OJ L 71 of 10 March 2004).

2. For the purposes of Appendix 1B:

- 2.1 The terms in the left column below shall be replaced by the corresponding terms in the right column:

Terms used in Annex IB		Terms used in the AETR
Member States	Replaced by	Contracting Parties
MS		CP
Annex (IB)		Appendix (1B)
Appendix		Sub-appendix
Regulation		Agreement or AETR
Community		UNECE
Recording equipment (English version only)		Control device (English version only)

- 2.2 References made to legal texts in the left column below shall be replaced by those in the right column:

Legal texts of the European Community		Legal texts of the United Nations Economic Commission for Europe
Council Regulation (EEC) No. 3821/85	Replaced by	AETR
Council Directive No. 92/23/EEC		ECE Regulation 54
Commission Directive No. 95/54/EC adapting to technical progress Council Directive 72/245/EEC		ECE Regulation 10

- 2.3 A list of texts or provisions for which an ECE equivalent does not exist or for which more information is necessary appears below. These texts or information are only quoted for reference.

- 2.3.1 The limit for setting the speed limitation device, as defined in I (Definitions), bb) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 92/6/EEC of 10 February 1992 (OJ, No. L57, 02/03/1992).
- 2.3.2 The measurement of distances, as defined in I (Definitions), u) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 97/27/EC of 22 July 1997, as last amended (OJ, No. L 233, 25/08/1997).
- 2.3.3 Vehicle identification, as defined in I (Definitions), nn) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 76/114/EEC of 18 December 1975 (OJ, No. L 24, 30/01/1976).
- 2.3.4 The provisions on security shall conform with the provisions laid out in Council Recommendation No. 95/144/EC of 7 April 1995, on common information technology security evaluation criteria (ITSEC) (OJ, No. L 93, 26/04/1995).

2.3.5 The protection of individuals with regard to the processing of personal data and the free movement of such data conform to the provisions of Council Directive No. 95/46/EC of 24 October 1995, as last amended (OJ, No. L 281, 23/11/1995).

2.4 Other provisions to be changed or deleted:

2.4.1 The content of requirement 172 is deleted and replaced by ‘Reserved’.

2.4.2 Requirement 174 is changed as follows:

‘the distinguishing sign of the Contracting Party issuing the card. The distinguishing signs of non EU Contracting Parties are those drawn up in accordance with the 1968 Vienna Convention on Road Traffic or the 1949 Geneva Convention on Road Traffic’.

2.4.3 The reference to the EU flag with the letters ‘MS’ meaning ‘Member State’ in requirement 178 is replaced by the letters ‘CP’ meaning ‘Contracting Party’, the flag of the non EU Contracting Party being optional.

2.4.4 Requirement 181 is changed as follows:

‘After consulting the UN/ECE secretariat, Contracting Parties may add colours or markings, such as security features, without prejudice to the other provisions of this Appendix’.

2.4.5 Requirement 278 is changed as follows:

‘Interoperability tests are carried out by a single competent body’.

2.4.6 Requirements 291 to 295 are deleted and replaced by ‘Reserved’.

2.4.7 In Appendix 9/Sub-appendix 9 of the AETR (Type approval - List of minimum required tests), 1, 1-1, the introductory sentence is modified as follows:

‘The type approval procedure for the recording equipment (or component) or tachograph card is based on:’ ”

The title of Appendix 2 is modified as follows:

“APPROVAL MARK AND CERTIFICATES”

The list of countries in paragraph 1 of Chapter I of Appendix 2 “Approval mark” is completed and modified as following:

“Hungary	7
Switzerland	14
Finland	17
Liechtenstein	33
Bulgaria	34
Kazakhstan	35
Lithuania	36
Turkey	37
Turkmenistan	38
Azerbaijan	39
The former Yugoslav Republic of Macedonia	40
Andorra	41
Uzbekistan	44
Cyprus	49
Malta	50
'Yugoslavia	10' <i>is replaced by</i>
'Serbia and Montenegro	10' ”

The title of Chapter II “APPROVAL CERTIFICATE” of Appendix 2 is modified as follows:

**“II. APPROVAL CERTIFICATE FOR PRODUCTS IN ACCORDANCE WITH
APPENDIX 1”**

The following new section III is added to Appendix 2:

**“III. APPROVAL CERTIFICATE FOR PRODUCTS IN ACCORDANCE WITH
APPENDIX 1B**

Once the Contracting Party has effected an approval it issues the applicant with an approval certificate, drawn up in accordance with the model below. Contracting Parties use copies of this document in order to communicate to other Contracting Parties approvals granted or any withdrawals.

APPROVAL CERTIFICATE FOR PRODUCTS IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 1B

Name of the competent administration

.....

Communication concerning (1):

☐ Approval

☐ Withdrawal of an approval

☐ Of a control device model

☐ Of a control device component (2)

.....

☐ Of a driver card

☐ Of a workshop card

☐ Of a company card

☐ Of an inspector's card

Approval No.

1. Manufacturing or commercial

mark.....

2. Name of

model.....

3. Name of

manufacturer.....

4. Address of

manufacturer.....

.....

.....

5 Submitted for approval

on.....

6. Test laboratory or

laboratories.....

7. Date and No. of

reports.....

8. Date of

approval.....

9. Date of withdrawal of

approval.....

10. Model(s) of component(s) of control device with which the component is intended to be

used.....

...

.....

.....

11.

Place.....

.....

12.

Date.....

.....

13. Descriptive documents

annexed.....

14. Remarks (including the affixing of seals if required)

.....

.....

.....

.....

(Signature)

(1) *Tick the relevant boxes*(2) *Specify the component concerned in the communication” ”*

Zmiana nr 6 do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjęta w Genewie dnia 20 czerwca 2010 r. (przedstawiona w dokumencie Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych ECE/TRANS/SC.1/386/Add.1)

Przekład

Część pierwsza

Zmiany do części zasadniczej AETR **(zgodnie z procedurą określoną w artykule 21 w ustępach od 1 do 6)**

Artykuł 1 (Definicje)

Zmiana następujących definicji z artykułu 1 AETR i nadanie im następującego brzmienia:

- „(f) „dopuszczalna masa całkowita” oznacza maksymalną masę pojazdu wraz z ładunkiem, ustaloną jako dopuszczalną przez właściwy organ kraju rejestracji pojazdu;”
- „(g) „przewóz drogowy” oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych, z ładunkiem lub bez, pojazdem używanym do przewozu osób lub rzeczy;”
- „(j) „kierowca” oznacza każdą osobę, otrzymującą wynagrodzenie lub nie, która prowadzi pojazd nawet w ciągu krótkiego okresu, oraz każdą osobę, która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia, w ramach swoich obowiązków, jego prowadzenia w razie potrzeby;”
- „(m) „odpoczynek” oznacza każdy nieprzerwany okres, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;”.

Dodanie następujących nowych definicji do artykułu 1 AETR:

- „(n) „przerwa” oznacza okres, w którym kierowca nie może prowadzić pojazdu ani wykonywać żadnej innej pracy, wykorzystywany wyłącznie do wypoczynku;
- (o) „dzienny okres odpoczynku” oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny dzienny okres odpoczynku” oraz „skrócony dzienny okres odpoczynku”:
 - „regularny dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny a druga co najmniej 9 godzin;
 - „skrócony dzienny okres odpoczynku” oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin;
- (p) „tygodniowy okres odpoczynku” oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i obejmuje „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oraz „skrócony tygodniowy okres odpoczynku”:
 - „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin;
 - „skrócony tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin, który można, na warunkach ustalonych w artykule 8, ustęp 6 umowy, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;
- (q) „inna praca” oznacza wszystkie czynności wykonywane w ramach pracy z wyjątkiem prowadzenia pojazdu, włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim. Nie obejmuje ona czasu oczekiwania oraz czasu niepoświęconego prowadzeniu pojazdu, spędzonego w pojeździe będącym w ruchu, na promie lub w pociągu;
- (r) „czas prowadzenia pojazdu” oznacza zarejestrowany automatycznie, półautomatycznie lub ręcznie czas trwania czynności prowadzenia pojazdu w warunkach określonych w niniejszej umowie;
- (s) „dzienny czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;

(t) „tygodniowy czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia;

(u) „okres prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub przerwie do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany;

(v) „załoga kilkuosobowa” oznacza sytuację, w której w trakcie każdego okresu prowadzenia pojazdu pomiędzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku, w pojeździe przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwszą godzinę obsady kilkuosobowej obecność innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostałą część tego okresu jest obowiązkowa;

(w) „przedsiębiorstwo transportowe” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub związek lub grupę osób nieposiadającą osobowości prawnej, niezależnie od tego, czy działa zarobkowo lub nie, lub jednostkę państwową, niezależnie od tego, czy posiada ona osobowość prawną, czy też podlega organowi posiadającemu osobowość prawną, która zarobkowo lub na potrzeby własne wykonuje przewozy drogowe.”

Artykuł 2 (Zakres zastosowania)

Zmiana artykułu 2 AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„1. Niniejszą umowę stosuje się na terytorium każdej Umawiającej się Strony do każdego międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdem zarejestrowanym na terytorium tej Umawiającej się Strony lub na terytorium każdej innej Umawiającej się Strony.

2. Jednakże, o ile Umawiające się Strony, których terytorium jest wykorzystywane, nie uzgodnią inaczej, niniejsza umowa nie ma zastosowania do międzynarodowych przewozów drogowych, wykonywanych przez:

(a) Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepą lub naczepą, nie przekracza 3,5 tony;

(b) Pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone;

(c) Pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 kilometrów;

(d) Pojazdy, których maksymalna prędkość dopuszczalna nie przekracza 40 kilometrów na godzinę;

(e) Pojazdy będące własnością lub wynajmowane bez kierowcy przez siły zbrojne, służby obrony cywilnej, straż pożarną i siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom i pozostaje pod ich kontrolą;

(f) Pojazdy używane w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczone do zadań ratownictwa, w tym do niehandlowych przewozów pomocy humanitarnej;

(g) Wyspecjalizowane pojazdy przeznaczone do zadań medycznych;

(h) Wyspecjalizowane pojazdy pomocy drogowej poruszające się w odległości do 100 kilometrów od swojej bazy;

(i) Pojazdy poddawane próbom drogowym w celach ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdy nowe bądź przebudowane, które jeszcze nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;

(j) Pojazdy, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 7,5 tony używane do niehandlowych przewozów rzeczy;

(k) Pojazdy użytkowe o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami Umawiającej się Strony, na terytorium której są użytkowane, wykorzystywane do niehandlowych przewozów pasażerów lub rzeczy.”

Artykuł 3

(Zastosowanie niektórych postanowień umowy do przewozów drogowych wykonywanych przez pojazdy zarejestrowane na terytorium państw niebędących stronami niniejszej umowy)

Zmiana artykułu 3, ustęp 2 AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„2. (a) Jednakże, każda Umawiająca się Strona, w przypadku pojazdu zarejestrowanego w państwie, które nie jest stroną niniejszej umowy, będzie mogła zamiast przyrzędu kontrolnego, odpowiadającego specyfikacjom załącznika do niniejszej umowy, żądać tylko dziennych wykresówek wypełnianych ręcznie przez każdego członka załogi odnoszących się do okresu od chwili wjazdu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

(b) W tym celu każdy członek załogi będzie wpisywał na swoją wykresówkę informacje dotyczące jego czynności zawodowych oraz okresów odpoczynku korzystając z odpowiednich symboli graficznych określonych w artykule 12 załącznika do niniejszej umowy.”

Artykuł 6 (Okresy prowadzenia)

Zmiana artykułu 6 AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu, określony w artykule 1, litera (s) niniejszej umowy, nie może przekroczyć 9 godzin. Czas ten może być przedłużony najwyżej dwukrotnie w każdym tygodniu do maksymalnie 10 godzin.

2. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu, określony w artykule 1, litera (t) niniejszej umowy, nie może przekroczyć 56 godzin.

3. Całkowity czas prowadzenia pojazdu w każdym okresie dwóch następujących po sobie tygodni nie może przekroczyć 90 godzin.

4. Okresy prowadzenia pojazdu obejmować będą wszystkie przypadki prowadzenia pojazdu na terytorium Umawiających się Stron oraz państw niebędących stronami niniejszej umowy.

5. Kierowca zapisuje jako inną pracę cały czas określony w artykule 1, litera (q), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętego zakresem stosowania niniejszej umowy oraz zapisuje wszelkie okresy gotowości określone w artykule 12, ustęp 3 litera (c) załącznika do niniejszej umowy. Zapisu tego dokonuje się ręcznie na wykresówce lub na wydruku lub przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.”

Artykuł 7 (Przerwy)

Zmiana artykułu 7, ustępy od 1 do 3 AETR i nadanie im następującego brzmienia:

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

2. Przerwę tę, określoną w artykule 1 litera (n) niniejszej umowy, może zastąpić przerwa długości co najmniej 15 minut, po której nastąpi przerwa długości co najmniej 30 minut, rozłożone w czasie w taki sposób, aby zachować zgodność z postanowieniami ustępu 1.

3. Dla celów niniejszego artykułu, czas oczekiwania i czas niepoświęcony prowadzeniu pojazdu, spędzony w pojeździe będącym w ruchu, na promie lub w pociągu nie będzie traktowany jako „inna

praca” określona w artykule 1, litera (q) niniejszej umowy i będzie mógł być zakwalifikowany jako „przerwa”.”

Artykuł 8 (Okresy odpoczynku)

Zmiana artykułu 8 AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„1. Kierowca korzysta z dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku, które określone są w artykule 1 litera (o) i (p).

2. W każdym 24-godzinnym okresie po upływie poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

Jeśli część dziennego okresu odpoczynku zawarta w 24-godzinnym okresie wynosi co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin, wówczas ten dzienny okres odpoczynku uznaje się za skrócony dzienny okres odpoczynku.

3. Na zasadzie odstępstwa od postanowień ustępu 2, w ciągu 30 godzin od zakończenia dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku, kierowca należący do kilkuosobowej załogi musi skorzystać z kolejnego dziennego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 9 godzin.

4. Dzienny okres odpoczynku może zostać przedłużony do rozmiarów regularnego lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku.

5. Kierowca może mieć najwyżej trzy skrócone dzienne okresy odpoczynku pomiędzy dwoma tygodniowymi okresami odpoczynku.

6. (a) W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca wykorzystuje co najmniej:

(i) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

(ii) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

(b) Na zasadzie odstępstwa od postanowień ustępu 6 litera (a) kierowca samodzielnie wykonujący międzynarodowy przewóz pasażerów, inny niż przewóz regularny, może przełożyć tygodniowy okres odpoczynku przez maksymalnie dwanaście kolejnych okresów 24-godzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, z zastrzeżeniem że:

(i) przewóz trwa co najmniej 24 kolejne godziny na terytorium Umawiającej się Strony lub państwa trzeciego innego niż państwo, w którym przewóz został rozpoczęty, oraz

(ii) kierowca po skorzystaniu z odstępstwa wykorzystuje:

a. dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku

b. lub jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku i jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po zakończeniu okresu odstępstwa,

oraz

(iii) po upływie czterech lat od wdrożenia tachografu cyfrowego przez państwo, w którym pojazd jest zarejestrowany, pojazd wyposażony jest w urządzenie rejestrujące zgodne z wymogami suplementu 1B do załącznika, i

(iv) po 1 stycznia 2014 r. w przypadku prowadzenia pojazdu w godzinach od 22:00 do 06:00, pojazd obsługuje załoga kilkuosobowa lub okres prowadzenia, o którym mowa w artykule 7, jest skrócony do trzech godzin.

(c) Na zasadzie odstępstwa od postanowień ustępu 6 litera (a) kierowcy należący do kilkusobowej załogi w każdym tygodniu wykorzystują regularny tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 45 godzin. Okres ten może być skrócony do co najmniej 24 godzin (skrócony tygodniowy okres odpoczynku). Każde skrócenie należy jednak skompensować równoważnym odpoczynkiem wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.

Tygodniowy okres odpoczynku rozpoczyna się nie później niż po zakończeniu sześciu okresów 24-godzinnych licząc od końca poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

7. Odpoczynek wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku wykorzystuje się łącznie z innym okresem odpoczynku trwającym co najmniej 9 godzin.

8. Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru,ienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy przewidziane w projekcie konstrukcyjnym i pojazd znajduje się na postoju.

9. Tygodniowy okres odpoczynku, który przypada na dwa tygodnie można zaliczyć do dowolnego z nich, ale nie obu.”

Dodanie nowego artykułu 8 bis do AETR w następującym brzmieniu:

Artykuł 8 bis (Odstępstwa od postanowień artykułu 8)

1. Na zasadzie odstępstwa od postanowień artykułu 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

(a) musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana na lądzie, przed lub po części dziennego okresu odpoczynku odebranej na pokładzie promu lub w pociągu,

(b) okres między dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być możliwie jak najkrótszy i w żadnym przypadku nie może przekraczać jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalności celne włącza się do operacji wejścia lub zejścia z pokładu.

Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku kierowca ma do dyspozycji koję lub kuszetkę.

2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszej umowy lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i posiada dostęp do odpowiedniego miejsca do spania.

3. Czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem nieobjętym zakresem niniejszej umowy do lub z pojazdu objętego zakresem niniejszej umowy, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako „inna praca”.

Artykuł 9 (Wyjątki)

Zmiana ostatniego zdania artykułu 9 AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„... Kierowca podaje rodzaj i powód odstąpienia od tych postanowień na wykresówce lub wydruku z przyrządu kontrolnego lub w swojej karcie dziennej najpóźniej po dojechaniu do odpowiedniego miejsca postoju.”

Artykuł 11 (Nadzór ze strony przedsiębiorstwa)

Zmiana artykułu 11, ustęp 1 AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„1. Przedsiębiorstwo organizuje przewozy drogowe oraz wydaje odpowiednie polecenia członkom załogi w taki sposób, aby mogli przestrzegać postanowień niniejszej umowy.”

Dodanie następującego wyrażenia do artykułu 11, ustęp 3 AETR:

„... lub zachęcać do naruszeń niniejszej umowy.”

Dodanie następujących dwóch ustępów do artykułu 11 AETR:

„4. Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za naruszenia postanowień, których dopuszczają się kierowcy tego przedsiębiorstwa, nawet jeśli naruszenie takie miało miejsce na terytorium innej Umawiającej się Strony lub państwa niebędącego stroną niniejszej umowy.

Bez uszczerbku dla prawa Umawiających się Stron do pociągnięcia przedsiębiorstw transportowych do pełnej odpowiedzialności, Umawiające się Strony mogą uzależnić pociągnięcie do odpowiedzialności od naruszenia przez przedsiębiorstwo przepisów ustępu 1 i 2. Umawiające się Strony mogą wziąć pod uwagę wszelkie dowody wskazujące na to, że nie jest uzasadnione pociągnięcie przedsiębiorstwa transportowego do odpowiedzialności za popełnione naruszenie.

5. Przedsiębiorstwa, spedytorzy, nadawcy ładunku, organizatorzy wycieczek, główni wykonawcy, podwykonawcy oraz agencje zatrudniania kierowców zapewnią, aby uzgodnione umownie harmonogramy transportu były zgodne z postanowieniami niniejszej umowy.”

Artykuł 12 (Środki zapewniające stosowanie umowy)

Zmiana artykułu 12, litery od (a) do (c) AETR i nadanie im następującego brzmienia:

- „(a) Kompetentne organy administracyjne Umawiających się Stron organizują kontrole tak, aby:
 - (i) w ciągu każdego roku kalendarzowego skontrolować minimum 1% dni przepracowanych przez kierowców pojazdów, których dotyczy niniejsza umowa. Od 1 stycznia 2010 r. odsetek ten zostanie zwiększony do co najmniej 2%, a od 1 stycznia 2012 r. do co najmniej 3%.
 - (ii) co najmniej 15% całkowitej liczby kontrolowanych dni skontrolować na drogach oraz co najmniej 25% w siedzibach przedsiębiorstw. Od 1 stycznia 2010 r. co najmniej 30% całkowitej liczby kontrolowanych dni będzie kontrolowanych na drogach oraz co najmniej 50% w siedzibach przedsiębiorstw.
- (b) Kontrole drogowe obejmują:
 - (i) dzienne i tygodniowe okresy prowadzenia pojazdu, przerwy oraz dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku;
 - (ii) w razie potrzeby wykresówki z dni poprzednich, które powinny znajdować się w pojeździe i/lub dane zapisane za ten sam okres na karcie kierowcy i/lub w pamięci przyrządu kontrolnego i/lub na wydrukach;
 - (iii) prawidłowe funkcjonowanie przyrządu kontrolnego.

Kontrole przeprowadzane będą bez dyskryminowania pojazdów, przedsiębiorstw i kierowców ze względu na kraj pochodzenia, a także bez względu na punkt początkowy lub docelowy podróży albo typ tachografu.

(c) W ramach kontroli w siedzibach przedsiębiorstw, oprócz elementów sprawdzanych w ramach kontroli drogowych oraz zgodności z postanowieniami artykułu 11, ustęp 2 załącznika, sprawdzane będą następujące elementy:

- (i) tygodniowe okresy odpoczynku oraz okresy prowadzenia pojazdu pomiędzy tymi okresami odpoczynku;
- (ii) dwutygodniowe limity godzin prowadzenia pojazdu;
- (iii) rekompensaty za tygodniowe okresy odpoczynku skrócone zgodnie z artykułem 8, ustęp 6;
- (iv) używanie wykresówek i/lub danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy i/lub organizacja czasu pracy kierowców.”

Dodanie nowych ustępów od 6 do 8 do artykułu. 12 AETR i nadanie im następującego brzmienia:

„6. (a) Umawiająca się Strona upoważni jej właściwe organy do nakładania kar na kierowcę za naruszenie niniejszej umowy ujawnione na jej terytorium, za które kara nie została nałożona, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innej Umawiającej się Strony lub państwa niebędącego stroną niniejszej umowy;

(b) Umawiająca się Strona upoważni jej właściwe organy do nakładania kar na przedsiębiorstwo za naruszenie niniejszej umowy ujawnione na jej terytorium, za które kara nie została nałożona, nawet gdy naruszenie takie miało miejsce na terytorium innej Umawiającej się Strony lub państwa niebędącego stroną niniejszej umowy.

W drodze wyjątku, gdy ujawniono naruszenie, którego dopuściło się przedsiębiorstwo mające siedzibę na terytorium innej Umawiającej się Strony lub państwa niebędącego stroną niniejszej umowy, nałożenie sankcji będzie zgodne z procedurą ustaloną w dwustronnej umowie dotyczącej przewozów drogowych zawartej między zainteresowanymi stronami.

Począwszy od roku 2011 Umawiające się Strony będą sprawdzały możliwość zniesienia wyjątku, o którym mowa w ustępie 6 litera (b), w zależności od gotowości wszystkich Umawiających się Stron.

7. W przypadku wszczęcia postępowania lub nałożenia kary przez Umawiającą się Stronę za określone naruszenie przepisów, przedstawia się kierowcy na piśmie odpowiednie dowody.

8. Umawiające się Strony zapewniają funkcjonowanie systemu proporcjonalnych kar, które mogą obejmować kary pieniężne nakładane za naruszenia niniejszej umowy na przedsiębiorstwa lub związanych z nimi spedytorów, nadawców ładunku, organizatorów wycieczek, głównych wykonawców, podwykonawców oraz agencje zatrudnienia kierowców.”

Dodanie nowych artykułów 12 bis, 13 bis oraz 22 ter do AETR i nadanie im następującego brzmienia:

„Artykuł 12 bis (Znormalizowane wzory formularzy)

1. W celu usprawnienia międzynarodowych kontroli drogowych, w załączniku do niniejszej umowy, do którego dołączony zostanie odpowiedni nowy suplement 3, wyprowadzone zostaną znormalizowane wzory formularzy do wykorzystania w razie potrzeby. Formularze te będą wprowadzane lub zmieniane zgodnie z procedurą określoną w artykule 22 ter.

2. Wzory formularzy przedstawione w suplemencie 3 nie są wiążące. Jeżeli jednak będą wykorzystywane, powinny być zgodne co do określonej treści, zwłaszcza w odniesieniu do numeracji, kolejności i tytułów rubryk.

3. W celu spełnienia wymogów krajowych i regionalnych Umawiające się Strony mogą uzupełniać te dane informacjami dodatkowymi. W żadnym wypadku takie informacje dodatkowe nie mogą być wymagane w odniesieniu do przewozu rozpoczynającego się na terytorium innej Umawiającej się Strony lub państwa trzeciego. W związku z tym będą one zawarte na formularzu całkowicie oddzielnym od danych określonych dla ruchu międzynarodowego.

4. Formularze te będą akceptowane w trakcie wszystkich kontroli drogowych przeprowadzanych na terytorium Umawiających się Stron niniejszej umowy.

Artykuł 13 bis (Postanowienia przejściowe)

Postanowienia, o których mowa na końcu artykułu 12, ustęp 7 litera (a) i (b) załącznika do niniejszej umowy, będą obowiązywały po upływie trzech miesięcy od wejścia w życie niniejszej zmiany.”

Artykuł 22 ter (Procedura zmiany suplementu 3)

1. Zmiany do suplementu 3 do załącznika do niniejszej umowy wprowadza się zgodnie z następującą procedurą.

2. Propozycje dotyczące wprowadzenia do suplementu 3 wzorów formularzy zgodnych z artykułem 12 bis niniejszej umowy lub zmian istniejących formularzy przedkłada się Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej do akceptacji. Propozycję uznaje się za przyjętą, jeżeli zostanie przyjęta przez większość Umawiających się Stron obecnych i głosujących.

Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej oficjalnie powiadomi właściwe organy wszystkich Umawiających się Stron niniejszej umowy o wszelkich zmianach wprowadzonych w ten sposób, a także jednocześnie przekaze tę informację Sekretarzowi Generalnemu wraz z kopią odpowiednich tekstów.

3. Wzór formularza przyjęty w ten sposób może być wykorzystany po upływie trzech miesięcy od daty przekazania informacji Umawiającym się Stronom niniejszej umowy.”

Część druga

Zmiany do załącznika do AETR

(zgodnie z procedurą określoną w artykule 21, ustęp 8)

Artykuł 11

Zastąpienie artykułu 11, ustęp 2 załącznika do AETR następującym brzmieniem:

„2. (a) Przedsiębiorstwo przechowuje wykresówki i wydruki, w każdym przypadku sporządzenia wydruków zgodnie z artykułem 12 ustęp 1, w porządku chronologicznym oraz czytelnej formie, przez co najmniej rok po ich użyciu oraz wydaje ich kopie zainteresowanym kierowcom, na ich wniosek. Przedsiębiorstwo wydaje także zainteresowanym kierowcom na ich wniosek kopie danych wczytanych z kart kierowców oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki oraz wczytane dane okazuje się lub doręcza na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

(b) Przedsiębiorstwa transportowe używające pojazdów objętych zakresem niniejszej umowy i wyposażonych w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1B do niniejszego załącznika:

- (i) zapewniają wczytywanie danych z jednostki pojazdowej oraz karty kierowcy z częstotliwością określoną przez Umawiającą się Stronę oraz wczytywanie odpowiednich danych częściej, tak aby zapewnić wczytanie danych dotyczących wszystkich działań podejmowanych przez to przedsiębiorstwo lub dla niego,
- (ii) zapewniają, aby wszystkie dane wczytane zarówno z jednostki pojazdowej jak i z karty kierowcy, były przechowywane przez co najmniej 12 miesięcy po ich zarejestrowaniu oraz, na żądanie funkcjonariusza służb kontrolnych, były dostępne, bezpośrednio albo na odległość, na terenie tego przedsiębiorstwa.

Do celów niniejszego punktu pojęcie „wczytanie danych” jest rozumiane zgodnie z definicją określoną w suplemencie 1B, rozdział I, litera (s).”

Artykuł 12

W artykule 12, ustęp 1 załącznika do AETR

- *Wyłącznie we francuskiej wersji językowej zmienia się brzmienie akapitów drugiego i trzeciego.¹*

- *Wyłącznie w angielskiej wersji językowej zmienia się brzmienie akapitu drugiego²*

Zmiana artykułu 12, ustęp 2 załącznika do AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„2. (a) Kierowcy stosują wykresówki każdego dnia, w którym kierują pojazdem, począwszy od chwili przejęcia pojazdu. Nie wyjmuje się wykresówki lub karty kierowcy przed końcem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie jest dopuszczalne z innego powodu. Żadna wykresówka lub karta kierowcy nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który została przeznaczona. Jeśli pojazdem wyposażonym w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1B jedzie więcej niż jeden kierowca, kierowcy ci upewniają się, że ich karty kierowcy zostały włożone w odpowiednie otwory tachografu.

(b) W przypadku gdy kierowca pozostaje z dala od pojazdu i z tego powodu nie może używać przyrządu zainstalowanego w pojeździe, okresy czasu, o których mowa w ustępie 3 tiret drugi litera b), c) i d) poniżej:

- (i) jeśli pojazd wyposażony jest w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1, są wprowadzane na wykresówkę odręcznie, w drodze automatycznej rejestracji lub za pomocą innych środków, w sposób czytelny i bez zabrudzeń; lub
- (ii) jeśli pojazd wyposażony jest w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1B, są wprowadzane na kartę kierowcy przy użyciu urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie wyposażony jest przyrząd kontrolny.

(c) w przypadku gdy w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, wykresówki powinny być uzupełniane w taki sposób, aby informacje, o których mowa w ustępie 3 tiret drugi litera (b), (c) i (d) poniżej były zapisane na wykresówce kierowcy, który aktualnie kieruje pojazdem.”

Zmiana artykułu 12, ustęp 7 litera (a) i (b) załącznika do AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„7. (a) Na każde żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych kierowca prowadzący pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1 musi być w stanie przedstawić:

- (i) wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni kalendarzowych;
- (ii) kartę kierowcy, o ile taką posiada; oraz
- (iii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni kalendarzowych zgodnie z wymaganiami niniejszej umowy.

Od daty zastosowania określonej w artykule 13 bis niniejszej umowy, okresy, o których mowa w punkcie (i) oraz (iii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni kalendarzowych.

¹ Zmiana nie ma zastosowania do przekładu polskiego.

² Zmiana nie ma zastosowania do przekładu polskiego.

(b) Na każde żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych kierowca prowadzący pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1B, na żądanie funkcjonariuszy służb kontrolnych musi być w stanie przedstawić:

- (i) kartę kierowcy, której jest posiadaczem;
- (ii) wszelkie zapisy odręczne i wydruki sporządzone w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni kalendarzowych, zgodnie z wymaganiami niniejszej umowy;
- (iii) wykresówki odnoszące się do tego samego okresu co okres wspomniany w punkcie (ii), podczas którego prowadził on pojazd wyposażony w przyrząd kontrolny zgodny z suplementem 1.

Od daty zastosowania określonej w artykule 13 bis niniejszej umowy, okresy, o których mowa w punkcie (ii), obejmują bieżący dzień i poprzednie 28 dni kalendarzowych.”

Artykuł 13

Zmiana artykułu 13, ustęp 2 załącznika do AETR i nadanie mu następującego brzmienia:

„2. (a) Jeśli przyrząd kontrolny nie działa lub działa wadliwie, kierowca zaznacza na wykresówce, wykresówkach lub na odpowiedniej wykresówce dołączonej do wykresówki albo do karty kierowcy, na której powinien przedstawić dane umożliwiające jego identyfikację (imię i nazwisko, numer prawa jazdy lub imię i nazwisko i numer karty kierowcy) wraz ze złożeniem podpisu, wszystkie informacje dotyczące okresów, które nie były poprawnie rejestrowane lub drukowane przez przyrząd kontrolny.

(b) W przypadku gdy karta kierowcy została zniszczona, działa wadliwie, została zgubiona lub skradziona, lub nie pozostaje w posiadaniu kierowcy, kierowca:

- (i) na początku trasy drukuje dane prowadzonego przez siebie pojazdu i wpisuje na tym wydruku:
 - dane umożliwiające identyfikację kierowcy (imię i nazwisko i numer prawa jazdy lub imię i nazwisko i numer karty kierowcy), wraz z jego podpisem;
 - okresy, o których mowa w artykule 12 ustęp 3 tiret drugi litera (b), (c) i (d);
- (ii) na końcu trasy drukuje informacje odnoszące się do okresów zarejestrowanych przez przyrząd kontrolny, zapisuje wszystkie okresy innej pracy, gotowości i wykorzystanego odpoczynku od chwili sporządzenia wydruku na początku trasy, które nie zostały zarejestrowane przez tachograf oraz zaznacza na tym dokumencie dane umożliwiające identyfikację kierowcy (imię i nazwisko i numer prawa jazdy lub imię i nazwisko i numer karty kierowcy), wraz z jego podpisem.”

Część trzecia

Zmiany do suplementów do załącznika do AETR **(zgodnie z procedurą określoną w artykule 22)**

Suplement 1

(Wymagania dotyczące konstrukcji, badania, instalacji i kontroli)

Wylącznie w wersji w języku rosyjskim, w rozdziale III, sekcja C, ustęp 4 litera (a) punkt (iii) zmienia się brzmienie tiret pierwszego.³

³ Zmiana nie ma zastosowania do przekładu polskiego.

Suplement 2 (ZNAKI ZATWIERDZENIA I CERTYFIKATY)

Dodaje się następujące kraje do listy przedstawionej w ustępie 1 punktu 1 „Znaki zatwierdzenia”:

Albania	54
Armenia	55
Czarnogóra	56
San Marino	57
Monako	59

<u>Wyrażenie „Serbia i Czarnogóra</u>	<u>10” zastępuje się wyrażeniem:</u>
Serbia	10

Nowy suplement 3

Do załącznika do AETR załącza się nowy suplement 3 po suplementcie 2 w następującym brzmieniu:

„WZORY FORMULARZY

Zgodnie z artykułem 12 bis do niniejszej umowy przewoźnicy drogowi mogą korzystać z poniższych wzorów formularzy w celu usprawnienia kontroli drogowych:

1. ZAŚWIADCZENIA O DZIAŁALNOŚCI używa się, gdy kierowca był na urlopie wypoczynkowym lub zwolnieniu chorobowym lub gdy prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania AETR zgodnie z artykułem 2 niniejszej umowy.

Instrukcja użytkowania (w miarę możliwości powielania na rewersie formularza)

(a) Wszystkie rubryki formularza wypełnia przed podróżą przedsiębiorstwo transportowe oraz kierowca, którego to dotyczy.

(b) Do treści w formularzu nie wolno wprowadzać zmian.

(c) Dla zachowania ważności formularz musi być podpisany przez upoważnionego przedstawiciela przedsiębiorstwa transportowego oraz przez samego kierowcę. W przypadku jednoosobowej działalności gospodarczej kierowca składa jeden podpis w imieniu przedsiębiorstwa i jeden podpis jako kierowca. Ważnym dokumentem jest wyłącznie podpisany oryginał.

(d) Formularz można wydrukować na papierze firmowym przedsiębiorstwa. Sekcje 1-5 można wydrukować wcześniej. Podpisu nie można zastąpić pieczęcią firmy, lecz można ją dostawić.

(e) Dodatkowe informacje krajowe lub regionalne należy zamieścić na rewersie formularza.

(f) Jeśli niniejszy formularz sporządza się w języku innym niż angielski lub francuski, jego tytuł w języku narodowym należy zamieścić pod tytułem angielskim i francuskim, które należy zachować w wersji krajowej. Nagłówki sekcji formularza należy powtórzyć w języku angielskim, jeśli oryginalny dokument sporządza się w języku innym niż język angielski (patrz załączony formularz modelowy).

2. (zastrzega się na inny możliwy formularz)...”

SUPLEMENT 3 DO ZAŁĄCZNIKA DO AETR⁴

ATTESTATION OF ACTIVITIES*/FORMULAIRE D’ATTESTATION D’ACTIVITÉS*

ZAŚWIADCZENIE O DZIAŁALNOŚCI*

(ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 561/2006 LUB AETR **)/(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR)**

⁴ Suplement 3 nie zawiera tłumaczenia z języka francuskiego.

Należy wypełnić na komputerze lub maszynowo łacińskimi znakami i podpisać przed rozpoczęciem podróży/ To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey

Należy przechowywać wraz z oryginalnymi zapisami urządzeń kontrolnych zgodnie z odpowiednimi wymogami/To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

SFAŁSZOWANIE ZAŚWIADCZENIA STANOWI NARUSZENIE PRZEPISÓW/ FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

Część wypełniana przez przedsiębiorstwo/Part to be filled in by the undertaking

1. Nazwa przedsiębiorstwa/Name of undertaking
2. Ulica i numer, kod pocztowy, miejscowość/Street address, postal code, city.....

Państwo/Country:

3. Numer telefonu (w tym międzynarodowy numer kierunkowy)/Telephone number (including international prefix):.....
4. Numer faksu (w tym międzynarodowy numer kierunkowy)/Fax number (including international prefix):
5. Adres e-mail/E-mail address:

Ja, niżej podpisany/I, the undersigned:

6. Imię i nazwisko/Name and first name:
7. Stanowisko w przedsiębiorstwie/Position in the undertaking:.....

oświadczam, że kierowca/declare that the driver:

8. Imię i nazwisko/Name and first name:.....
9. Data urodzenia (dzień/miesiąc/rok)/Date of birth (day/month/year):.....
10. Numer prawa jazdy lub dowodu osobistego lub paszportu/Driving licence or identity card or passport number:.....
11. który rozpoczął pracę w przedsiębiorstwie dnia (dzień/miesiąc/rok)/who has started to work at the undertaking on(day/month/year):.....

w okresie/for the period:

12. od (godzina-dzień-miesiąc-rok)/from (hour/day/month/year):.....
13. do (godzina-dzień-miesiąc-rok)/to (hour/day/month/year):.....
14. ☐ przebywał na zwolnieniu chorobowym ***/was on sick leave
15. ☐ przebywał na urlopie wypoczynkowym ***/was on annual leave
16. ☐ miał czas wolny od pracy lub odpoczywał***/was on leave or rest
17. ☐ prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR ***/drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR
18. ☐ wykonywał pracę inną niż prowadzenie pojazdu ***/performed other work than driving
19. ☐ pozostawał w gotowości***/was available
20. Miejscowość/Place:.....Data/Date:.....

Podpis/Signature

21. Ja, jako kierowca, potwierdzam, że w wyżej wymienionym okresie nie prowadziłem pojazdu wchodzącego w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub AETR./ I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

22. Miejscowość/Place:.....Data/Date:.....

Podpis kierowcy/*Signature of the driver*

* Ten formularz jest dostępny w formie elektronicznej i przeznaczonej do druku na stronie internetowej/*This form is available in electronic and printable versions at the following address: : <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>*

** Umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe/*European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport*

*** Można wybrać tylko jedną z rubryk./*Choose only one box.*

Part One

Amendments to the body of the AETR

(according to the procedure defined in Article 21, paragraphs 1 to 6)

Article 1 (Definitions)

Amend the definitions below, from article 1 of the AETR, to read as follows:

“(f) ‘Permissible maximum mass’ means the maximum mass of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;”

“(g) ‘Carriage by road’ means any journey made entirely or in part on roads open to the public of a vehicle, whether laden or not, used for the carriage of passengers or goods;”

“(j) ‘Driver’ means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on a vehicle as part of his duties in order to be available for driving if necessary;”

“(m) ‘Rest’ means any uninterrupted period during which the driver may freely dispose of his time;”.

Add the following new definitions to article 1 of the AETR:

“(n) ‘Break’ means any period during which a driver may not carry out any driving or any other work and which is used exclusively for recuperation;

(o) ‘Daily rest period’ means the daily period during which a driver may freely dispose of his time and covers a ‘regular daily rest period’ and a ‘reduced daily rest period’:

- ‘Regular daily rest period’ means any period of rest of at least 11 hours. Alternatively, this regular daily rest period may be taken in two periods, the first of which must be an uninterrupted period of at least 3 hours and the second an uninterrupted period of at least 9 hours;
- ‘Reduced daily rest period’ means any period of rest of at least 9 hours but less than 11 hours;

(p) ‘Weekly rest period’ means the weekly period during which a driver may freely dispose of his time and covers a ‘regular weekly rest period’ and a ‘reduced weekly rest period’:

- ‘Regular weekly rest period’ means any period of rest of at least 45 hours;
- ‘Reduced weekly rest period’ means any period of rest of less than 45 hours, which may, subject to the conditions laid down in article 8, paragraph (6), of the Agreement be shortened to a minimum of 24 consecutive hours;

(q) ‘Other work’ means all working activities except driving, including any work for the same or another employer, within or outside of the transport sector. It does not include waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferryboat or a train;

(r) ‘Driving time’ means the duration of driving activity recorded automatically or semi-automatically or manually in the conditions defined in this Agreement;

(s) ‘Daily driving time’ means the total accumulated driving time between the end of one daily rest period and the beginning of the following daily rest period or between a daily rest period and a weekly rest period;

(t) ‘Weekly driving time’ means the total accumulated driving time during a week;

(u) ‘Driving period’ means the accumulated driving time from when a driver commences driving following a rest period or a break until he takes a rest period or a break. The driving period may be continuous or broken;

(v) ‘Multi-manning’ means the situation where, during each period of driving between any two consecutive daily rest periods, or between a daily rest period and a weekly rest period, there are at least two drivers in the vehicle to do the driving. For the first hour of multi-manning the presence of another driver or drivers is optional, but for the remainder of the period it is compulsory;

(w) ‘Transport undertaking’ means any natural person, any legal person, any association or group of persons without legal personality, whether profit-making or not, or any official body, whether having its own legal personality or being dependent upon an authority having such a personality, which engages in carriage by road, whether for hire or reward or for own account.”

Article 2 (Scope)

Amend article 2 of the AETR to read as follows:

“1. This Agreement shall apply in the territory of each Contracting Party to all international road transport performed by any vehicle registered in the territory of the said Contracting Party or in the territory of any other Contracting Party.

2. Nevertheless, unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to international road transport performed by:

(a) Vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum mass of the vehicle, including any trailer or semi-trailer, does not exceed 3.5 tonnes;

(b) Vehicles used for the carriage of passengers which, by virtue of their construction and equipment, are suitable for carrying not more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose;

(c) Vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometres;

(d) Vehicles with a maximum authorized speed not exceeding 40 kilometres per hour;

- (e) Vehicles owned or hired without a driver by the armed services, civil defence services, fire services, and forces responsible for maintaining public order when the carriage is undertaken as a consequence of the tasks assigned to these services and is under their control;
- (f) Vehicles used in emergencies or rescue operations, including the non-commercial transport of humanitarian aid;
- (g) Specialized vehicles used for medical purposes;
- (h) Specialized breakdown vehicles operating within 100 kilometres of their base;
- (i) Vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
- (j) Vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 7.5 tonnes used for non-commercial carriage of goods;
- (k) Commercial vehicles which have a historical status according to the legislation of the Contracting Party in which they are being driven and which are used for the non-commercial carriage of passengers or goods.”

Article 3

(Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-Contracting States)

Amend article 3, paragraph 2, of the AETR to read as follows:

“2. (a) However, it shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of a control device conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, daily record sheets completed manually by each crew member for the period of time from the moment of entry into the territory of the first Contracting Party.

(b) For this purpose, each crew member shall write on his record sheet the information concerning his professional activities and rest periods, using the appropriate graphic symbols as defined in article 12 of the Annex to this Agreement.”

Article 6 (Driving periods)

Amend article 6 of the AETR to read as follows:

1. The daily driving time, as defined in article 1, paragraph (s), of this Agreement, shall not exceed 9 hours. It may be extended to at most 10 hours not more than twice during the week.
2. The weekly driving time, as defined in article 1, paragraph (t), of this Agreement, shall not exceed 56 hours.

3. The total accumulated driving time during any two consecutive weeks shall not exceed 90 hours.
4. Driving periods shall include all driving in the territory of Contracting and non-Contracting Parties.
5. A driver shall record as other work any time spent as described in article 1, paragraph (q), as well as any time spent driving a vehicle used for commercial operations not falling within the scope of this Agreement, and shall record any periods of availability, as set out in article 12, paragraph 3 (c), of the Annex to this Agreement. This record shall be entered either manually on a record sheet or printout or by use of the manual input facilities of the recording equipment.”

Article 7 (Breaks)

Amend article 7, paragraphs 1 to 3, of the AETR to read as follows:

- “1. After a driving period of four and a half hours, a driver shall take an uninterrupted break of not less than 45 minutes, unless he begins a rest period.
2. This break, as defined in article 1, paragraph (n), of this Agreement, may be replaced by a break of at least 15 minutes followed by a break of at least 30 minutes each distributed over the driving period or immediately after this period in such a way as to comply with the provisions of paragraph 1.
3. For the purposes of this article, the waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferryboat or a train shall not be regarded as ‘other work’, as defined in article 1, paragraph (q), of this Agreement, and will be able to be qualified as a ‘break’.”

Article 8 (Rest periods)

Amend article 8 of the AETR to read as follows:

- “1. A driver shall take daily and weekly rest periods as defined in article 1, paragraphs (o) and (p).
2. Within each period of 24 hours after the end of the previous daily rest period or weekly rest period, a driver shall have taken a new daily rest period.

If the portion of the daily rest period which falls within that 24-hour period is at least 9 hours but less than 11 hours, then the daily rest period in question shall be regarded as a reduced daily rest period.

3. By way of derogation from paragraph 2, within 30 hours of the end of a daily or weekly rest period, a driver engaged in multi-manning must have taken a new daily rest period of at least 9 hours.
4. A daily rest period may be extended to make a regular weekly rest period or a reduced weekly rest period.
5. A driver may have at most three reduced daily rest periods between any two weekly rest periods.

6. (a) In any two consecutive weeks, a driver shall take at least:
- (i) Two regular weekly rest periods; or
 - (ii) One regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken *en bloc* before the end of the third week following the week in question.

A weekly rest period shall start no later than at the end of six 24-hour periods from the end of the previous weekly rest period.

(b) By way of derogation from paragraph 6 (a), a driver engaged in a single service of international carriage of passengers, other than a regular service, may postpone the weekly rest period for up to twelve consecutive 24-hour periods following a previous regular weekly rest period, provided that:

- (i) the service lasts at least 24 consecutive hours in a Contracting Party or a third country other than the one in which the service started, and
- (ii) the driver takes after the use of the derogation:

- a. either two regular weekly rest periods,
- b. or one regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken *en bloc* before the end of the third week following the end of the derogation period,

and

- (iii) four years after the country of registration has implemented the digital tachograph, the vehicle is equipped with recording equipment in accordance with the requirements of Appendix 1B of the Annex, and
- (iv) after 1 January 2014, in case of driving during the period from 22:00 to 06:00, the vehicle is multi-manned or the driving period referred to in Article 7 is reduced to three hours.

(c) By way of derogation from paragraph 6 (a), drivers who are engaged in multi manning shall take each week a regular weekly rest period of at least 45 hours. This period may be reduced to a minimum of 24 hours (reduced weekly rest period). However, each reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken *en bloc* before the end of the third week following the week in question.

A weekly rest period shall start no later than at the end of six 24-hour periods from the end of the previous weekly rest period.

7. Any rest taken as compensation for a reduced weekly rest period shall be attached to another rest period of at least 9 hours.

8. Where a driver chooses to do this, daily rest periods and reduced weekly rest periods taken away from base may be taken in a vehicle, as long as it has specially fitted sleeping facilities for each driver as foreseen by the constructor's design, and it is stationary.

9. A weekly rest period that falls in two weeks may be counted in either week, but not in both."

Add a new article 8 bis to the AETR to read as follows:

"Article 8 bis (Derogations from article 8)

1. By way of derogation from article 8, where a driver accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train and takes a regular daily rest period, that period may be interrupted not more than twice by other activities provided the following conditions are fulfilled:

(a) That part of the daily rest period spent on land must be able to be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train;

(b) The period between the portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed a total of one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operations.

During all the portions of the daily rest period, the driver shall have access to a bunk or couchette.

2. Any time spent travelling to a location to take charge of a vehicle falling within the scope of this Agreement, or to return from that location, when the vehicle is neither at the driver's home nor at the employer's operational centre where the driver is normally based, shall not be counted as a rest or break unless the driver is in a ferryboat or train and has access to suitable sleeping facilities.

3. Any time spent by a driver driving a vehicle which falls outside the scope of this Agreement to or from a vehicle which falls within the scope of this Agreement and which is not at the driver's home or at the employer's operational centre where the driver is normally based shall count as 'other work'."

Article 9 (Exceptions)

Amend the last sentence of article 9 of the AETR to read as follows:

"... The driver shall indicate the nature of and reason for his departure from those provisions on the record sheet or on a printout of the control device or in his duty roster, at the latest on arrival at a suitable stopping place."

Article 11 (Supervision by the undertaking)

Amend article 11, paragraph 1, of the AETR to read as follows:

“1. The undertaking shall organize road transport operations and properly instruct crew members so that they are able to comply with the provisions of this Agreement.”

Insert the following phrase in article 11, paragraph 3, of the AETR:

“... or encourage breaches of this Agreement.”

Add the following two paragraphs to article 11 of the AETR:

“4. A transport undertaking shall be liable for infringements committed by drivers of the undertaking, even if the infringement was committed in the territory of another Contracting Party or a non-Contracting Party.

Without prejudice to the right of Contracting Parties to hold transport undertakings fully liable, Contracting Parties may make this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1 and 2. Contracting Parties may consider any evidence that the transport undertaking cannot reasonably be held responsible for the infringement committed.

5. Undertakings, consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies shall ensure that contractually agreed transport time schedules respect this Agreement.”

Article 12 (Measures of enforcement of the Agreement)

Amend article 12, paragraphs (a) to (c), of the AETR to read as follows:

“(a) The competent administrations of the Contracting Parties shall organize the checks so that:

- (i) During each calendar year, a minimum of 1% of the days worked by the drivers of vehicles to which this Agreement applies shall be checked. From 1 January 2010, this percentage will increase to at least 2%, and from 1 January 2012, to at least 3%;
- (ii) At least 15% of the total number of working days checked shall be checked at the roadside and at least 25% on the premises of undertakings. From 1 January 2010, not less than 30% of the total number of working days checked shall be checked at the roadside and not less than 50% shall be checked on the premises of undertakings.

(b) The elements of roadside checks shall include:

- (i) Daily and weekly driving periods, interruptions and daily and weekly rest periods;
- (ii) The record sheets of the preceding days, which shall be on board the vehicle, and/or the data stored for the same period on the driver card and/or in the memory of the control device and/or on the printouts, when required;

- (iii) The correct functioning of the control device.

These checks shall be carried out without discrimination among vehicles, undertakings and drivers whether resident or not, and regardless of the origin or destination of the journey or type of tachograph.

(c) The elements of checks on the premises of undertakings shall include, apart from the elements subject to roadside checks and compliance with the provisions of article 11, paragraph 2, of the Annex:

- (i) Weekly rest periods and driving periods between these rest periods;
- (ii) Two-weekly limits on hours of driving;
- (iii) Compensation for weekly rest periods reduced in accordance with article 8, paragraph 6;
- (iv) Use of record sheets and/or vehicle unit and driver card data and printouts and/or the organization of drivers' working time."

Add new paragraphs 6 to 8 to article 12 of the AETR to read as follows:

"6. (a) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on a driver for an infringement of this Agreement detected on its territory and for which a penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party;

(b) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on an undertaking for an infringement of this Agreement detected on its territory and for which a penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party.

By way of exception, when an infringement is detected which has been committed by an undertaking established in another Contracting Party or in a non-Contracting Party, the imposing of sanctions shall conform to the procedure foreseen in the bilateral road transport agreement between the Parties concerned.

Contracting Parties will examine, starting from 2011, the possibility of removing the exception in paragraph 6 (b), on the basis of the readiness of all Contracting Parties.

7. Whenever a Contracting Party initiates proceedings or imposes a penalty for a particular infringement, it shall provide the driver with due evidence of this in writing.

8. Contracting Parties shall ensure that a system of proportionate penalties, which may include financial penalties, is in force for infringements of this Agreement on the part of undertakings, or associated consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies."

Add new articles 12 bis, 13 bis and 22 ter to the AETR to read as follows:

"Article 12 bis (Model standardized forms)

1. To facilitate international roadside checks, model standardized forms will be introduced, for use when required, in the Annex to this Agreement, which will be supplemented accordingly by a new Appendix 3. These forms will be introduced or amended in accordance with the procedure defined in article 22 ter.
2. The model forms shown in Appendix 3 are in no way binding. However, if they are used, they shall respect the contents as defined, in particular the numbering, order and titles of items.
3. Contracting Parties may supplement these data with additional information to satisfy national or regional requirements. This additional information must under no circumstances be required for transport originating in another Contracting Party or third country. For this purpose, it shall appear on the form totally separated from data defined for international traffic.
4. These forms shall be accepted at any roadside check carried out in the territory of Contracting Parties to this Agreement.

Article 13 bis (Transitional provisions)

The provisions referred to at the end of article 12, paragraphs 7 (a) and 7 (b), of the Annex to this Agreement shall apply three months after the present amendment has entered into force.”

Article 22 ter (Procedure for amending Appendix 3)

1. Appendix 3 to the Annex to this Agreement shall be amended in accordance with the following procedure.
2. Any proposal to introduce into Appendix 3 model forms according to article 12 bis of this Agreement or modify existing forms shall be submitted, for adoption, to the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe. The proposal shall be deemed accepted if adopted by the majority of Contracting Parties present and voting.

The secretariat of the Economic Commission for Europe will officially inform the competent authorities of all Contracting Parties to this Agreement of any amendment thus adopted and, at the same time, will communicate this information to the Secretary-General accompanied by a copy of the relevant text.

3. Any model form thus adopted may be used three months after the date of communication of the information to Contracting Parties to this Agreement.”

Part Two

Amendments to the Annex to the AETR

(according to the procedure defined in Article 21, paragraph 8)

Article 11

Replace article 11, paragraph 2, of the Annex to the AETR with the following:

“2. (a) The undertaking shall keep record sheets and printouts, whenever printouts have been made to comply with article 12, paragraph 1, in chronological order and in a legible form for at least a year after their use and shall give copies to the drivers concerned who request them. The undertaking shall also give copies of downloaded data from the driver cards to the drivers concerned who request them and the printed papers of these copies. The record sheets, printouts and downloaded data shall be produced or handed over at the request of any authorized inspecting officer.

(b) An undertaking which uses vehicles that are fitted with a control device complying with Appendix 1B of the present Annex and that fall within the scope of this Agreement shall:

- (i) Ensure that all data are downloaded from the vehicle unit and driver card as regularly as is stipulated by the Contracting Party and that relevant data are downloaded more frequently so as to ensure that all data concerning activities undertaken by or for that undertaking are downloaded;
- (ii) Ensure that all data downloaded from both the vehicle unit and driver card are kept for at least 12 months following recording and, should an inspecting officer request it, such data are accessible, either directly or remotely, from the premises of the undertaking.

For the purposes of this subparagraph, “downloaded” shall be interpreted in accordance with the definition laid down in Appendix 1B, Chapter I, point (s).”

Article 12

In article 12, paragraph 1, of the Annex to the AETR

- *In the French version only, amend the second and third subparagraphs to read as follows:*

“En cas d’endommagement d’une feuille ou d’une carte de conducteur qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à une feuille appropriée utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent, dans les sept jours calendaires, en demander le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.”

– *In the English version only, in the second subparagraph:*

Replace the word “temporary” with the word “appropriate”.

Amend article 12, paragraph 2, of the Annex to the AETR to read as follows:

“2. (a) Drivers shall use the record sheets or driver card every day on which they are driving, starting from the moment they take over the vehicle. The record sheet or driver card shall not be withdrawn before the end of the daily working period unless its withdrawal is otherwise authorized. No record sheet or driver card may be used to cover a period longer than that for which it is intended.

When there is more than one driver on board a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, each driver shall ensure that his driver card is inserted in the correct slot in the tachograph.

(b) When, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the control device fitted to the vehicle, the periods of time indicated in paragraph 3, second indent, (b), (c) and (d), below shall:

- (i) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1, be entered on the record sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet; or
- (ii) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, be entered on the driver card using the manual entry facility provided in the recording equipment.

(c) Drivers shall amend the record sheets as necessary should there be more than one driver on board the vehicle, so that the information referred to in paragraph 3, second indent, (b), (c) and (d), below is recorded on the record sheet of the driver who is actually driving.”

Amend article 12, paragraphs 7 (a) and 7 (b), of the Annex to the AETR to read as follows:

“7. (a) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

- (i) The record sheets for the current week and those used by the driver in the previous 15 calendar days;
- (ii) The driver card, if he holds one; and
- (iii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement.

From the date of application defined in article 13 bis of this Agreement, the time periods referred to under (i) and (iii) shall cover the current day and the previous 28 calendar days.

(b) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

- (i) The driver card of which he is holder;
- (ii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement;
- (iii) The record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the previous subparagraph during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

From the date of application defined in article 13 bis of this Agreement, the time periods referred to under (ii) shall cover the current day and the previous 28 calendar days.”

Article 13

Amend article 13, paragraph 2, of the Annex to the AETR to read as follows:

“2. (a) While the device is unserviceable or malfunctioning, the driver shall mark on the record sheet or sheets, or on an appropriate sheet to be attached to the record sheet or to the driver card, on which he shall enter data enabling him to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature, all information for the various periods of time which are no longer recorded or printed out correctly by the control device.

(b) Where a driver card is damaged, malfunctions, is lost or stolen, or is not in the possession of the driver, the driver shall:

- (i) At the start of his journey, print out the details of the vehicle he is driving, and enter onto that printout:
 - Details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature;
 - The periods referred to in article 12, paragraph 3, second indent, points (b), (c) and (d);
- (ii) At the end of his journey, print out the information relating to periods of time recorded by the control device, record any periods of other work, availability and rest undertaken since the printout that was made at the start of the journey, where not recorded by the tachograph, and mark on that document details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature.”

Part Three

Amendments to the appendices to the Annex to the AETR

(according to the procedure defined in Article 22)

Appendix 1

(Requirements for construction, testing, installation and inspection)

In the Russian version only, replace in Chapter III, Section C, paragraph 4 a) iii), the first indent by the following:

« - время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы, »

Appendix 2 (APPROVAL MARKS AND CERTIFICATES)

Add the following countries to the list contained in paragraph 1 of point I, "Approval mark":

Albania	54
Armenia	55
Montenegro	56
San Marino	57
Monaco	59

Replace "Serbia and Montenegro 10" with:

Serbia	10
--------	----

APPENDIX 3 OF THE ANNEX TO THE AETR

ATTESTATION OF ACTIVITIES * /**FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS** *

(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR **) / (RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU L'AETR **)

To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey: À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage

To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT/ LES FAUSSES ATTESTATIONS CONSTITUENT UNE INFRACTION**Part to be filled in by the undertaking (Partie à remplir par l'entreprise)**

1. Name of the undertaking/Nom de l'entreprise
2. Street address, postal code, city/ Rue, code postal, ville

Country / Pays:

3. Telephone number (including international prefix)/Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)
4. Fax number (including international prefix)/Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)
5. Adresse courrier électronique/e-mail address):

I, the undersigned (Le soussigné):

6. Name and first name/ Nom et prénom
7. Position in the undertaking/Fonction dans l'entreprise

declare that the driver/ déclare que le conducteur:

8. Name and first name/ Nom et prénom
9. Date of birth (day/month/year)/Date de naissance: (jour/mois/année):
10. Driving licence or identity card or passport number/Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport

11. who has started to work at the undertaking on (day month/year): qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année):

au cours de la période/for the period:

12. from (hour:day:month/year) du (heure/jour/mois/année):
13. to (hour:day:month/year) au (heure/jour/mois/année):

14. ☐ was on sick leave*** / était en congé de maladie15. ☐ was on annual leave*** / était en congé annuel16. ☐ was on leave or rest*** / était en congé ou repos17. ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** /

conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR

18. ☐ performed other work than driving*** / effectuait autre travail que la conduite19. ☐ was available*** / était disponible

20. Place / Lieu: Date/date:

Signature/signature

21. I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée).

22. Place/ Lieu: Date/date:
Signature of the driver /Signature du conducteur

* This form is available in electronic and printable versions at the following address /Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport /Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

*** Choose only one box/ Ne cocher qu'une seule case.

Po zaznajomieniu się z powyższymi zmianami, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- zostały one uznane za słuszne zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nich zawartych,
- postanowienia zmian są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone,
- będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 27 listopada 2013 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*