



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 28 marca 2014 r.

Poz. 409

### OŚWIADCZENIE RZĄDOWE

z dnia 10 grudnia 2013 r.

**w sprawie mocy obowiązującej Zmian do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., przyjętych w Genewie w dniach 27 listopada 2003 r., 16 marca 2006 r. i 20 czerwca 2010 r.**

Podaje się niniejszym do wiadomości, że Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej dnia 27 listopada 2013 r. ratyfikował 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.<sup>1)</sup>

1. Jednocześnie podaje się do wiadomości, co następuje:
  - 1) przyjęta w Genewie dnia 27 listopada 2003 r. Zmiana nr 4 do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) weszła w życie dnia 27 lutego 2004 r. dla wszystkich stron umowy;
  - 2) przyjęta w Genewie dnia 16 marca 2006 r. Zmiana nr 5 do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) weszła w życie dnia 16 czerwca 2006 r. dla wszystkich stron umowy;
  - 3) przyjęta w Genewie dnia 20 czerwca 2010 r. Zmiana nr 6 do Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) weszła w życie dnia 20 września 2010 r. dla wszystkich stron umowy.
2. Jednocześnie podaje się do wiadomości, że stronami Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) są wymienione poniżej państwa:
  - Republika Albanii
  - Księstwo Andory
  - Republika Armenii
  - Republika Austrii
  - Republika Azerbejdżanu
  - Królestwo Belgii
  - Republika Białorusi
  - Bośnia i Hercegowina
  - Republika Bułgarii
  - Republika Chorwacji
  - Republika Cypryjska
  - Czarnogóra

---

<sup>1)</sup> Tekst Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., został ogłoszony w Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087 oraz z 2009 r. Nr 190, poz. 1479.

Republika Czeska  
Królestwo Danii  
Republika Estońska  
Republika Finlandii  
Republika Francuska  
Republika Grecka  
Gruzja  
Królestwo Hiszpanii  
Irlandia  
Republika Kazachstanu  
Księstwo Liechtensteinu  
Republika Litewska  
Wielkie Księstwo Luksemburga  
Republika Łotewska  
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii  
Republika Malty  
Republika Mołdawii  
Księstwo Monako  
Królestwo Niderlandów  
Republika Federalna Niemiec  
Królestwo Norwegii  
Rzeczpospolita Polska  
Republika Portugalska  
Federacja Rosyjska  
Rumunia  
Republika San Marino  
Republika Serbii  
Republika Słowacka  
Republika Słowenii  
Konfederacja Szwajcarska  
Królestwo Szwecji  
Republika Tadżykistanu  
Republika Turcji  
Turkmenistan  
Ukraina  
Republika Uzbekistanu  
Węgry  
Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej  
Republika Włoska

3. Jednocześnie podaje się do wiadomości, że ujednolicony tekst wskazanej wyżej umowy, uwzględniający nowelizacje wprowadzone powyższymi zmianami, ogłasza się w załączniku do niniejszego oświadczenia rządowego.

Minister Spraw Zagranicznych: wz. *P. Serafin*

*Przekład*

**UMOWA EUROPEJSKA**  
**dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe**  
**(AETR)**  
**(wersja ujednolicona)\***

\*Ta skonsolidowana wersja nie zastępuje autentycznego tekstu, mianowicie tekstu Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), z dnia 1 lipca 1970 r., zdeponowanej u Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych. Ujednolicona wersja ma jedynie na celu ułatwienie zrozumienia i czytania umowy AETR i składa się z oryginalnej umowy (E/ECE/811;E/ECE/TRANS/564), zmian 1-4 (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/Amend. 1-4), które weszły w życie odpowiednio w dniach 3 sierpnia 1983 r., 24 kwietnia 1992 r., 28 lutego 1995 r. i 27 lutego 2004 r., piątej zmiany (ECE/TRANS/SC.1/375/Add.1), która weszła w życie dnia 16 czerwca 2006 r., jak również szóstej, najpóźniejszej zmiany (ECE/TRANS/SC.1/386/Add.1), która weszła w życie dnia 20 września 2010 r.

## **Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)**

Umawiające się Strony,  
pragnąc popierać rozwój i usprawnienie międzynarodowych przewozów drogowych pasażerów i ładunków,  
przekonane o potrzebie zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, uregulowania niektórych przepisów dotyczących warunków zatrudnienia w międzynarodowym transporcie drogowym zgodnie z zasadami Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz wspólnego ustalenia niektórych środków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania,  
uzgodniły, co następuje:

### **Artykuł 1 Określenia**

W rozumieniu niniejszej umowy określenie:

- (a) „pojazd” oznacza każdy pojazd samochodowy lub przyczepę; określenie to obejmuje zespół pojazdów;
- (b) „pojazd samochodowy” oznacza każdy pojazd drogowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii, który służy normalnie do przewozu osób lub rzeczy; określenie to nie obejmuje ciągników rolniczych;
- (c) „przyczepa” oznacza każdy pojazd przeznaczony do ciągnięcia przez pojazd samochodowy; określenie to obejmuje naczepę;
- (d) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do sprzęgania z pojazdem samochodowym w taki sposób, że część naczepy spoczywa na pojeździe samochodowym i że znaczna część masy naczepy i jej ładunku obciąża pojazd samochodowy;
- (e) „zespół pojazdów” oznacza sprzężone ze sobą pojazdy, poruszające się po drodze jako całość;
- (f) „dopuszczalna masa całkowita”<sup>1</sup> oznacza maksymalną masę pojazdu wraz z ładunkiem, ustaloną jako dopuszczalną przez właściwy organ kraju rejestracji pojazdu;
- (g) „przewóz drogowy”<sup>2</sup> oznacza każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych, z ładunkiem lub bez, pojazdem używanym do przewozu osób lub rzeczy;
- (h) „międzynarodowy przewóz drogowy” oznacza przewóz drogowy, w czasie którego następuje przekroczenie przynajmniej jednej granicy;
- (i) „usługi regularne”<sup>3</sup> oznacza usługi polegające na przewozie osób z określoną częstotliwością i po określonych trasach, z możliwością wsiadania i wysiadania na ustalonych z góry przystankach.

Przepisy regulujące te usługi lub zastępujące je dokumenty, zatwierdzone przez właściwe organy Umawiających się Stron i opublikowane przez przewoźnika przed ich zastosowaniem, określają warunki przewozu, mianowicie częstotliwość, rozkłady jazdy, taryfy i obowiązek przewozu w takim zakresie, w jakim te warunki nie są ujęte w żadnych przepisach prawnych lub porządkowych.

Za usługi regularne uznaje się również te usługi, które zapewniają przewóz określonych kategorii osób, z wyłączeniem innych podróży, w zakresie, w jakim są świadczone na warunkach określonych w pierwszym akapicie niniejszej definicji, niezależnie od tego, kto je organizuje. Usługi tej kategorii, mianowicie zapewniające przewóz pracowników do miejsca

<sup>1</sup> Definicja zmieniona szóstą zmianą.

<sup>2</sup> Definicja wprowadzona drugą zmianą i zmieniona szóstą zmianą.

<sup>3</sup> Definicja wprowadzona drugą zmianą.

pracy oraz z miejsca pracy do ich miejsca zamieszkania lub przewóz uczniów do szkół oraz ze szkół do ich miejsca zamieszkania, będą dalej określane jako "specjalne usługi regularne";

- (j) „kierowca”<sup>4</sup> 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;
- (k) „członek załogi” oznacza kierowcę lub każdą z niżej wymienionych osób, niezależnie od tego, czy osoba ta otrzymuje wynagrodzenie czy też nie:
  - (i) konwojenta, tzn. każdą osobę towarzyszącą kierowcy, która pomaga mu w niektórych manewrach, i biorącą zwykle czynny udział w operacjach transportowych, chociaż niebędącą kierowcą w rozumieniu ustępu (j) niniejszego artykułu,
  - (ii) konduktora, tzn. osobę towarzyszącą kierowcy pojazdu samochodowego przeznaczonego do przewozu osób, odpowiedzialną w szczególności za sprzedaż i kontrolowanie biletów lub innych dokumentów upoważniających osoby do podróży tym pojazdem;
- (l) „tydzień”<sup>5</sup> oznacza okres zawarty między godziną 00:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę;
- (m) „odpoczynek”<sup>6</sup> oznacza każdy nieprzerwany okres, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;
- (n) „przerwa”<sup>7</sup> 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”:
  - (i) „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;
  - (ii) „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”:
  - (i) „regularny tygodniowy okres odpoczynku” oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin;
  - (ii) „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;

<sup>4</sup> Definicja zmieniona szóstą zmianą.

<sup>5</sup> Definicja wprowadzona drugą zmianą.

<sup>6</sup> Definicja wprowadzona drugą zmianą i zmieniona szóstą zmianą.

<sup>7</sup> Definicje (n) do (w) wprowadzone szóstą zmianą.

- (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<sup>8</sup>

### Zakres stosowania

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 rzeczy, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepą lub naczepą, nie przekracza 3,5 tony;
- (b) pojazdy przeznaczone do przewozu osób, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone;
- (c) pojazdy przeznaczone do przewozu osób 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;

<sup>8</sup> Zmieniony kolejno drugą i szóstą zmianą.

- (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 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 osób lub rzeczy.

### **Artykuł 3<sup>9</sup>**

#### **Zastosowanie niektórych postanowień umowy do przewozów drogowych wykonywanych przez pojazdy zarejestrowane na terytorium państw niebędących Stronami niniejszej umowy**

1. Każda Umawiająca się Strona będzie stosować na swym terytorium do międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego jakimkolwiek pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa niebędącego Stroną niniejszej umowy postanowienia nie mniej wymagające niż te, które określone są w artykułach 5, 6, 7, 8, 9 i 10 niniejszej umowy.

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 4<sup>10</sup>**

#### **Zasady ogólne**

Każda Umawiająca się Strona może stosować wyższe wielkości minimalne i niższe maksymalne niż ustalone w artykułach 5 do 8 włącznie. Jednakże postanowienia niniejszej umowy będą miały zastosowanie do kierowców wykonujących działalność międzynarodowego transportu drogowego w pojazdach, zarejestrowanych w innym Umawiającym się lub Nieumawiającym się państwie.

### **Artykuł 5<sup>11</sup>**

#### **Załogi**

1. Minimalny wiek kierowców wykonujących przewozy rzeczy ustala się, jak następuje:

---

<sup>9</sup> Zmieniony kolejno pierwszą, drugą i szóstą zmianą.

<sup>10</sup> Zmieniony drugą zmianą.

<sup>11</sup> Zmieniony drugą zmianą.

- (a) dla pojazdów, łącznie, gdy taki przypadek ma miejsce, z przyczepami lub naczepami, o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej lub równej 7,5 t, na ukończone 18 lat;
- (b) dla innych pojazdów, na:
  - 21 ukończonych lat, lub
  - 18 ukończonych lat, pod warunkiem że zainteresowany posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych uznane przez jedną z Umawiających się Stron, stwierdzające ukończenie szkolenia dla kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy. Umawiające się Strony będą się wzajemnie informować o minimalnym krajowym poziomie szkolenia obowiązującym w ich państwie i innych stosowanych warunkach, dotyczących kierowców wykonujących międzynarodowy przewóz rzeczy, zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy.

2. Kierowcy wykonujący przewozy osób muszą mieć ukończone 21 lat.

Kierowcy wykonujący przewozy osób na trasach w promieniu powyżej 50 kilometrów od miejsca normalnej bazy pojazdów muszą również spełniać jeden z następujących warunków:

- (a) mieć przepracowany co najmniej jeden rok przy przewozie rzeczy, jako kierowca pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony;
- (b) mieć przepracowany co najmniej jeden rok jako kierowca pojazdów przewożących osoby na trasach nieprzekraczających promienia 50 kilometrów od miejsca normalnej bazy pojazdu lub wykonujący inne rodzaje przewozów osób niepodlegających niniejszej umowie, jeżeli właściwy organ uzna, że w ten sposób zdobył niezbędne doświadczenie;
- (c) posiadać świadectwo kwalifikacji zawodowych, uznane przez jedną z Umawiających się Stron, stwierdzające ukończone szkolenie dla kierowców wykonujących przewóz drogowy osób.

## **Artykuł 6<sup>12</sup>** **Okresy prowadzenia**

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<sup>13</sup>** **Przerwy**

---

<sup>12</sup> Zmieniony kolejno drugą i szóstą zmianą.

<sup>13</sup> Zmieniony kolejno drugą i szóstą zmianą.



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”.
4. Przerwy przestrzegane na podstawie niniejszego artykułu nie mogą być uznawane za dzienne okresy odpoczynku.

### **Artykuł 8<sup>14</sup>** **Okresy odpoczynku**

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 osób, 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 wykorzysta:
      - a. dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

<sup>14</sup> Zmieniony kolejno drugą i szóstą zmianą.

- b. 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 kilkuosobowej 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, dzienne 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.

### **Artykuł 8 bis<sup>15</sup>**

#### **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

---

<sup>15</sup> Wprowadzony szóstą zmianą.

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<sup>16</sup> Wyjątki**

Pod warunkiem, że nie zagraża to bezpieczeństwu na drodze oraz w celu umożliwienia kierowcy dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszej umowy w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. 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 10<sup>17</sup> 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 11<sup>18</sup> Nadzór ze strony przedsiębiorstwa**

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

2. Przedsiębiorstwo powinno regularnie kontrolować okresy prowadzenia pojazdu, czas trwania innej pracy oraz okresy odpoczynku, posługując się wszystkimi dokumentami, będącymi w jego dyspozycji, takimi jak indywidualna książeczka kontrolna. W przypadku stwierdzenia naruszeń postanowień niniejszej umowy przedsiębiorstwo powinno bezzwłocznie je usunąć oraz podjąć kroki w celu wyeliminowania ich w przyszłości, na przykład w drodze zmiany godzin pracy oraz tras przejazdu.

3. Wynagradzanie kierowców, nawet w formie premii lub dodatków do wynagrodzenia, uzależnione od przebytej długości drogi i/lub ilości przewiezionych rzeczy jest zabronione, o ile wypłaty tego rodzaju nie pogorszą bezpieczeństwa na drogach lub nie zachęcą do naruszeń niniejszej umowy.

---

<sup>16</sup> Zmieniony kolejno drugą i szóstą zmianą.

<sup>17</sup> Zmieniony kolejno pierwszą, drugą, trzecią i piątą zmianą.

<sup>18</sup> Zmieniony kolejno drugą i szóstą zmianą.

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 za 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<sup>19</sup>

### Środki zapewniające stosowanie umowy

1. Każda Umawiająca się Strona podejmie właściwe środki, zapewniające przestrzeganie postanowień niniejszej umowy, zwłaszcza poprzez odpowiedni poziom kontroli drogowych i kontroli przeprowadzonych w siedzibach przedsiębiorstw, co roku, obejmujących duży i reprezentatywny odsetek kierowców, przedsiębiorstw i pojazdów wszystkich kategorii transportowych wchodzących w zakres niniejszej umowy.

(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;

<sup>19</sup> Zmieniony kolejno drugą, czwartą i szóstą zmianą.

- (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.

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

- (i) naruszeń niniejszej umowy przez cudzoziemców i wszelkich kar nałożonych za te naruszenia;
- (ii) 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.

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.

### **Artykuł 12 bis<sup>20</sup>**

#### **Znormalizowane wzory formularzy**

<sup>20</sup> Wprowadzony szóstą zmianą.

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 suplementie 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<sup>21</sup>** **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.

---

<sup>21</sup> Zmieniony kolejno drugą i piątą zmianą.

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.

### **Artykuł 13 bis<sup>22</sup>** **Przepisy 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 14** **Postanowienia końcowe**

1. Niniejsza umowa będzie otwarta do podpisu do dnia 31 marca 1971 r., a po upływie tego terminu będzie otwarta do przystąpienia przez państwa będące członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz państwa dopuszczone do tej Komisji z głosem doradczym, zgodnie z ustępem 8 aktu określającego kompetencje tej Komisji.

2. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji.

3. Dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia powinny być złożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

4. Niniejsza umowa wejdzie w życie sto osiemdziesiątego dnia po dniu złożenia ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

5. W stosunku do każdego państwa, które ratyfikuje lub przystąpi do niniejszej umowy po złożeniu ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia wymienionego w ustępie 4 niniejszego artykułu, umowa wejdzie w życie sto osiemdziesiątego dnia po złożeniu przez to państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

### **Artykuł 15**

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą umowę w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie sześciu miesięcy od daty otrzymania przez Sekretarza Generalnego takiej notyfikacji.

### **Artykuł 16**

Niniejsza umowa traci moc, jeżeli w jakimkolwiek okresie kolejnych dwunastu miesięcy po jej wejściu w życie liczba Umawiających się Stron będzie mniejsza niż trzy.

### **Artykuł 17<sup>23</sup>**

---

<sup>22</sup> Wprowadzony szóstą zmianą.

<sup>23</sup> Zmieniony drugą zmianą.

1. Każde państwo podczas podpisywania niniejszej umowy lub składania dokumentu ratyfikacji bądź przystąpienia albo w dowolnym czasie późniejszym może oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że obowiązywanie niniejszej umowy rozciąga na wszystkie lub niektóre terytoria, za których stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne. Niniejsza umowa będzie stosowana na terytorium lub terytoriach wymienionych w notyfikacji po upływie stu osiemdziesięciu dni od daty otrzymania notyfikacji przez Sekretarza Generalnego lub, jeżeli w tym dniu umowa nie weszła jeszcze w życie, od daty jej wejścia w życie.
2. Każde państwo, które złożyło oświadczenie zgodnie z poprzednim ustępem o stosowaniu niniejszej umowy na terytorium, za którego stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne, może wypowiedzieć tę umowę oddzielnie w stosunku do tego terytorium zgodnie z postanowieniami artykułu 15 niniejszej umowy.

### **Artykuł 18**

1. Każdy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej umowy powinien być w miarę możliwości rozstrzygany w drodze negocjacji między nimi.
2. Każdy spór, który nie został rozstrzygnięty w drodze negocjacji, powinien być poddany arbitrażowi na żądanie którejkolwiek z Umawiających się Stron będących w sporze oraz stosownie do tego powinien być przekazany jednemu lub kilku arbitrom wybranym w drodze porozumienia między stronami będącymi w sporze. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty zażądania arbitrażu strony będące w sporze nie osiągną porozumienia co do wyboru arbitra lub arbitrów, każda z tych stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie przekazany do rozstrzygnięcia.
3. Rozstrzygnięcie arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z poprzednim ustępem jest wiążące dla Umawiających się Stron będących w sporze.

### **Artykuł 19<sup>24</sup>**

1. Każde państwo w czasie podpisywania, ratyfikacji lub przystąpienia do niniejszej umowy może oświadczyć, że nie czuje się związane postanowieniem artykułu 18 ustępy 2 i 3 niniejszej umowy. Inne Umawiające się Strony nie będą związane wymienionymi ustępami w stosunku do każdej Umawiającej się Strony, która wniosła takie zastrzeżenie.
2. Jeżeli w czasie składania dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia jakiegokolwiek państwo wniesie zastrzeżenie inne niż przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaże to zastrzeżenie państwom, które wcześniej złożyły dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia i nie dokonały jeszcze wypowiedzenia niniejszej umowy. Zastrzeżenie będzie uważane za przyjęte, jeżeli żadne z wymienionych państw w ciągu sześciu miesięcy po takim zawiadomieniu nie sprzeciwi się przyjęciu tego zastrzeżenia. W innym przypadku zastrzeżenie nie będzie przyjęte, a jeżeli państwo, które złożyło to zastrzeżenie, nie wycofa go, złożenie przez to państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia będzie bezskuteczne. Przy stosowaniu postanowienia niniejszego ustępu sprzeciwy państw, których przystąpienie lub ratyfikacja z mocy niniejszego ustępu są bezskuteczne na skutek wniesionych przez nie zastrzeżeń, będą nieważne.
3. Każda Umawiająca się Strona, której zastrzeżenie zostało przyjęte w protokole podpisania niniejszej umowy lub która wniosła zastrzeżenie stosownie do ustępu 1 niniejszego artykułu

---

<sup>24</sup> Zmieniony drugą zmianą.



albo złożyła zastrzeżenie, które zostało przyjęte stosownie do ustępu 2 niniejszego artykułu, może w każdym czasie wycofać takie zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego.

### Artykuł 20<sup>25</sup>

1. Po upływie trzech lat od wejścia w życie niniejszej umowy każda Umawiająca się Strona w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych może zażądać zwołania konferencji w celu rewizji niniejszej umowy. Sekretarz Generalny notyfikuje wszystkim Umawiającym się Stronom to żądanie i zwołuje konferencję rewizyjną, jeżeli nie mniej niż jedna trzecia Umawiających się Stron wyrazi zgodę na to żądanie w ciągu czterech miesięcy od daty notyfikacji dokonanej przez Sekretarza Generalnego.

2. Jeżeli konferencja została zwołana zgodnie z postanowieniem poprzedniego ustępu, Sekretarz Generalny zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony oraz zaprosi je do składania w ciągu trzech miesięcy takich propozycji, których rozpatrzenia na konferencji one sobie życzą. Sekretarz Generalny rozsyła wszystkim Umawiającym się Stronom projekt porządku dziennego konferencji wraz z tekstem takich propozycji nie później niż na trzy miesiące przed datą zwołania konferencji.

3. Sekretarz Generalny zaprasza na każdą konferencję zwołaną zgodnie z niniejszym artykułem wszystkie państwa wymienione w artykule 14 ustęp 1 niniejszej umowy.

### Artykuł 21<sup>26</sup>

1. Każda Umawiająca się Strona może zaproponować jedną lub więcej zmian do niniejszej umowy. Tekst każdej zaproponowanej zmiany powinien być przekazany Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekazuje go wszystkim Umawiającym się Stronom oraz informuje o tym wszystkie inne państwa wymienione w artykule 14 ustęp 1 niniejszej umowy.

2. W ciągu sześciu miesięcy od dnia, w którym zaproponowana zmiana została przekazana przez Sekretarza Generalnego, każda Umawiająca się Strona może zawiadomić Sekretarza Generalnego, że:

(a) ma zastrzeżenia do zaproponowanej zmiany, lub

(b) chociaż zamierza przyjąć propozycję, to niezbędne warunki do przyjęcia takiej zmiany nie zostały jeszcze spełnione w jej państwie.

3. Jeżeli Umawiająca się Strona przekazuje Sekretarzowi Generalnemu zawiadomienie, które zostało przewidziane w ustępie 2 (b) niniejszego artykułu, to może ona, do czasu zawiadomienia Sekretarza Generalnego o swej zgodzie na zaproponowaną zmianę, zgłosić zastrzeżenie do zaproponowanej zmiany w ciągu dziewięciu miesięcy następujących po upływie sześciu miesięcy przewidzianych dla tego zawiadomienia.

4. Jeżeli zastrzeżenie do proponowanej zmiany zostało dokonane zgodnie z warunkami przewidzianymi w ustępach 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana będzie uważana za nieprzyjętą i nie uzyska mocy obowiązującej.

5. Jeżeli żadne zastrzeżenie do zaproponowanej zmiany nie zostanie złożone zgodnie z postanowieniami ustępów 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana będzie uważana za przyjętą, poczynając od niżej określonej daty:

---

<sup>25</sup> Zmieniony drugą zmianą.

<sup>26</sup> Zmieniony kolejno drugą i piątą zmianą.

- (a) jeżeli żadna Umawiająca się Strona nie przekazała zawiadomienia Sekretarzowi Generalnemu zgodnie z ustępem 2 (b) niniejszego artykułu: z upływem okresu sześciu miesięcy wymienionego w ustępie 2 niniejszego artykułu;
- (b) jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona przekazała zawiadomienie Sekretarzowi Generalnemu zgodnie z ustępem 2 (b) niniejszego artykułu: według wcześniejszej z następujących dwóch dat:
  - daty, w której wszystkie Umawiające się Strony, które przesłały takie zawiadomienia, zawiadomiły Sekretarza Generalnego o swej zgodzie na propozycję pod warunkiem, że wszystkie te notyfikacje były dokonane przed upływem okresu sześciu miesięcy wymienionego w ustępie 2 niniejszego artykułu, to datę będzie stanowił data upływu wymienionego okresu sześciu miesięcy;
  - daty upływu okresu dziewięciu miesięcy wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu.

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 przekazuje 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.

6. Każda zmiana uważana za przyjętą wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od daty, w której została uznana za przyjętą.

7. Sekretarz Generalny zawiadamia możliwie jak najszybciej wszystkie Umawiające się Strony, czy zastrzeżenie do zaproponowanej zmiany zostało dokonane zgodnie z ustępem 2 (a) niniejszego artykułu oraz czy jedna lub więcej Umawiających się Stron przekazały mu zawiadomienia zgodnie z ustępem 2 (b) niniejszego artykułu. Jeżeli takie zawiadomienie zostało przekazane przez jedną lub więcej Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny zawiadamia następnie wszystkie Umawiające się Strony, czy Umawiająca się Strona lub Strony, które przekazały takie zawiadomienie, zgłaszają sprzeciw lub przyjmują zaproponowaną zmianę.

8. Niezależnie od procedury zmian przewidzianej w ustępach od 1 do 6 niniejszego artykułu, załącznik do niniejszej umowy może być zmieniony w drodze porozumienia między właściwymi organami wszystkich Umawiających się Stron; jeżeli właściwy organ Umawiającej się Strony stwierdził, że zgodnie z ustawodawstwem krajowym jego zgoda jest uzależniona od specjalnego zezwolenia lub aprobaty organu ustawodawczego, to zgoda właściwego organu tej Umawiającej się Strony dotycząca zmiany załącznika nie będzie uważana za udzieloną, dopóki wymieniony organ nie zawiadomi Sekretarza Generalnego o tym, że niezbędne zezwolenie lub aprobata zostały uzyskane. Umowa między właściwymi organami powinna ustalić datę wejścia w życie zmienionego załącznika oraz może przewidywać, że w okresie przejściowym stary załącznik pozostanie w mocy w całości lub w części równocześnie ze zmienionym załącznikiem.

## Artykuł 22<sup>27</sup>

1. Suplementy 1 i 2 do załącznika do niniejszej umowy mogą być modyfikowane za pomocą procedury określonej w niniejszym artykule.

---

<sup>27</sup> Wprowadzony drugą zmianą i następnie zmieniony piątą zmianą.

2. Na prośbę jednej z Umawiających się Stron każda poprawka, zaproponowana do suplementów 1 i 2 do załącznika do niniejszej umowy, będzie rozpatrywana przez Główną Grupę Roboczą Transportu Drogowego Komisji Gospodarczej dla Europy.
3. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta przez większość członków obecnych i głosujących oraz gdy ta większość stanowi również większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny powiadomi o poprawce kompetentne organy administracyjne wszystkich Umawiających się Stron, w celu jej przyjęcia.
4. Poprawka będzie przyjęta, jeżeli w terminie sześciu miesięcy od daty powiadomienia mniej niż jedna trzecia kompetentnych organów administracyjnych Umawiających się Stron przekaze Sekretarzowi Generalnemu notyfikację w sprawie sprzeciwu wobec poprawki.
- 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.
5. Sekretarz Generalny poda do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przyjętą poprawkę, która wejdzie w życie trzy miesiące po dacie tej notyfikacji.

### **Artykuł 22 bis<sup>28</sup>**

#### **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 IB\* rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 powoływanego w artykule 10 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.

---

\* 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).

---

<sup>28</sup> Wprowadzony piątą zmianą.

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.

### **Artykuł 22 ter<sup>29</sup>**

#### **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.

### **Artykuł 23<sup>30</sup>**

W uzupełnieniu do notyfikacji, o których mowa w artykułach 20 i 21 niniejszej umowy, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomi państwa, o których mowa w ustępie 1 artykułu 14 niniejszej umowy, o:

- (a) ratyfikacjach i przystąpieniach, na podstawie artykułu 14 niniejszej umowy;
- (b) datach wejścia w życie niniejszej umowy, zgodnie z artykułem 14;
- (c) wypowiedzeniach, na podstawie artykułu 15 niniejszej umowy;
- (d) wygaśnięciu niniejszej umowy, zgodnie z artykułem 16;
- (e) notyfikacjach otrzymanych na podstawie artykułu 17 niniejszej umowy;
- (f) oświadczeniach i notyfikacjach otrzymanych na podstawie artykułu 19 niniejszej umowy;
- (g) wejściu w życie każdej zmiany, zgodnie z artykułem 21 niniejszej umowy.

### **Artykuł 24**

Protokół podpisania niniejszej umowy ma tę samą moc, ważność i czas obowiązywania jak sama umowa, za której część integralną jest uważany.

### **Artykuł 25<sup>31</sup>**

Po dniu 31 marca 1971 r. oryginał niniejszej umowy zostanie złożony do depozytu Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaze jej kopie należycie uwierzytelnione każdemu z państw wymienionych w artykule 14 ustęp 1 niniejszej umowy.

<sup>29</sup> Wprowadzony szóstą zmianą.

<sup>30</sup> Zmieniony drugą zmianą.

<sup>31</sup> Zmieniony drugą zmianą.

**ZAŁĄCZNIK<sup>32</sup>****PRYZRZĄD KONTROLNY  
POSTANOWIENIA OGÓLNE****I. Zatwierdzenie typu****Artykuł 1**

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

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

**Artykuł 2**

Każda Umawiająca się Strona zatwierdza typ każdego przrządu 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 przrządu.

Wydanie zatwierdzenia typu na przrząd kontrolny określony w suplemencie 1B może nastąpić jedynie wtedy, gdy cały system (przrząd 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 zatwierzonego wzoru muszą otrzymać dodatkowe zatwierdzenie od tej Umawiającej się Strony, która pierwotnie zatwierdziła typ przrządu.

**Artykuł 3**

Umawiające się Strony wydają ubiegającemu się znak zatwierdzenia typu zgodny ze wzorem zamieszczonym w suplemencie 2 dla każdego typu przrządu 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 przrządu kontrolnego lub wykresówki lub karty pamięci, które zatwierdzają lub którym odmawiają zatwierdzenia typu; w razie odmowy powiadamiają również o przyczynach swojej decyzji.

**Artykuł 5**

---

<sup>32</sup> Zmieniony drugą zmianą, a następnie zrewidowany piątą zmianą.

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.

## **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. Organы 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 sfalszowania.

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 suplementie 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 suplementie 1 lub 1B do niniejszego załącznika.

## **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<sup>33</sup>**

1. Pracodawca wyda wystarczającą liczbę wykresówek kierowcom pojazdów wyposażonych w przyrządy kontrolne zgodne z suplementem 1, mając na uwadze długość okresu

---

<sup>33</sup> Zmieniony szóstą zmianą.

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. (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 części, 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).

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 odpowiadającym 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<sup>34</sup>

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 odpowiedniej.

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. (a) Kierowcy stosują wykresówki każdego dnia, w którym kierują pojazdem, począwszy od chwili przejścia 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.


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:

<sup>34</sup> Zmieniony szóstą zmianą.

- (a) pod znakiem  lub  <sup>35</sup> czas prowadzenia;
- (b) pod znakiem  lub  <sup>36</sup> wszystkie inne okresy pracy;
- (c) pod znakiem  lub  <sup>37</sup> inne okresy gotowości, czyli:
  - czas oczekiwania, tj. okres, w którym kierowcy mają pozostać na stanowisku wyłącznie w celu odpowiedzi 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  <sup>38</sup> przerwy w pracy i dzienne 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 suplementie 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.

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

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.

<sup>35</sup> Symbole używane w tachografach cyfrowych.

<sup>36</sup> Symbole używane w tachografach cyfrowych.

<sup>37</sup> Symbole używane w tachografach cyfrowych.

<sup>38</sup> Symbole używane w tachografach cyfrowych.

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.

(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.

(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 mogłyby spowodować sfałszowanie, 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<sup>39</sup>

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. (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;

---

<sup>39</sup> Zmieniony szóstą zmianą.

- 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.

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 zdążyły 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.

**Suplement 1<sup>40</sup>****WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI, BADAŃ, INSTALACJI  
I KONTROLI****I. Definicje**

W rozumieniu niniejszego suplementu określenia:

- (a) "przyrząd kontrolny" oznacza przyrząd przeznaczony do instalowania w pojazdach drogowych w celu zarejestrowania, w sposób automatyczny lub półautomatyczny, danych dotyczących ruchu tych pojazdów i niektórych okresów pracy ich kierowców;
- (b) "wykresówka" oznacza tarczę, przeznaczoną do nanoszenia na niej i przechowywania danych, która jest umieszczana w przyrządzie kontrolnym i na której urządzenia rejestrujące zapisują w sposób ciągły informacje, które mają być zarejestrowane;
- (c) "stała przyrządu kontrolnego" oznacza cechę charakterystyczną wyrażoną liczbowo, podającą wartość sygnału wejściowego, wymaganego do wskazania i zarejestrowania 1 kilometra drogi równej; stała ta musi być wyrażona albo w obrotach na kilometr ( $k = \dots \text{obr/km}$ ) albo w impulsach na kilometr ( $k = \dots \text{imp/km}$ );
- (d) "współczynnik charakterystyczny pojazdu" oznacza cechę charakterystyczną wyrażoną liczbowo, podającą wartość sygnału wejściowego emitowanego przez część pojazdu, łączącą go z przyrządem kontrolnym (wał wyjściowy skrzyni biegów w niektórych przypadkach, oś pojazdu w innych przypadkach), gdy pojazd przebywa drogę pomiarową 1 kilometra w normalnych warunkach badania (patrz rozdział VI ustęp 4 niniejszego suplementu). Współczynnik charakterystyczny jest wyrażony albo w obrotach na kilometr ( $W = \dots \text{obr/km}$ ) albo w impulsach na kilometr ( $W = \dots \text{imp/km}$ );
- (e) "rzeczywisty obwód toczy opon kół" oznacza średnią z odległości przebytych przez każde z kół poruszających pojazd (koła napędzające) podczas pełnego obrotu. Pomiar tych odległości musi się odbywać w normalnych warunkach badania (patrz rozdział VI ustęp 4 niniejszego suplementu) i jest wyrażony w postaci:  $l = \dots \text{mm}$ .

**II. Charakterystyki ogólne i funkcje przyrządu kontrolnego**

Przyrząd kontrolny musi być zdolny do zarejestrowania:

1. długości drogi przebytej przez pojazd;
2. prędkości pojazdu;
3. czasu prowadzenia;
4. innych okresów pracy lub gotowości do pracy;
5. przerw w pracy i okresów dziennego odpoczynku;
6. faktu otwarcia przyrządu zawierającego wykresówkę;

7. dla elektronicznego przyrządu kontrolnego, funkcjonującego na podstawie sygnałów przekazywanych elektrycznie przez przetwornik pomiarowy długości drogi i prędkości - każdej przerwy przekraczającej 100 milisekund w zasilaniu energią przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), w zasilaniu przetwornika pomiarowego długości drgań i prędkości, oraz każdej przerwy w przewodzeniu sygnału do przetwornika pomiarowego długości drogi i prędkości.

W przypadku pojazdów używanych przez dwóch kierowców, przyrząd kontrolny musi umożliwiać rejestrowanie czasów wymienionych w punktach 3, 4 i 5 jednocześnie, ale oddzielnie na dwóch odrębnych wykresówkach.

**III. Wymagania konstrukcyjne dla przyrządu kontrolnego**

---

<sup>40</sup> Zmieniony drugą zmianą.

## A. Wymagania ogólne

### 1. Przyrząd kontrolny obejmuje:

- (a) przyrządy wskazujące:
  - długość przebytej drogi (licznik długości drogi),
  - prędkość (prędkościomierz),
  - czas (zegar),
- (b) przyrządy rejestrujące:
  - długość przebytej drogi,
  - prędkość,
  - jeden lub więcej przyrządów rejestrujących czas, odpowiadających wymaganiom określonym w rozdziale III C ustęp 4,
- (c) urządzenie znakujące, wskazujące na wykresówce:
  - każde otwarcie przyrządu zawierającego tę wykresówkę,
  - w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - każdą przerwę przekraczającą 100 milisekund w zasilaniu energią przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), najpóźniej w momencie ponownego włączenia zasilania,
  - w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - każdą przerwę przekraczającą 100 milisekund w zasilaniu energią przetwornika długości drogi i prędkości oraz każdą przerwę w przewodzeniu sygnału do przetwornika długości drogi i prędkości.

2. Ewentualne istnienie w przyrządzie kontrolnym innych przyrządów niż wymienione powyżej nie może powodować zakłóceń we właściwym funkcjonowaniu lub w odczytywaniu przyrządów obowiązkowych.

Do zatwierdzenia typu musi być przedstawiony przyrząd kontrolny zaopatrzony w każdy taki dodatkowy przyrząd.

### 3. Materiały:

- (a) wszystkie części składowe przyrządu kontrolnego muszą być wykonane z materiałów o wystarczającej stabilności i wytrzymałości mechanicznej oraz o niezmiennych cechach elektrycznych i magnetycznych,
- (b) każda zmiana części składowej przyrządu kontrolnego lub rodzaju materiałów użytych do ich produkcji musi być zatwierdzona, przed wykorzystaniem, przez organ, który zatwierdził typ przyrządu.

### 4. Pomiar przebytej długości drogi:

Przebyte odległości mogą być mierzone i rejestrowane albo:

- w ruchu do przodu i do tyłu lub
- tylko w ruchu do przodu.

Każdy zapis podczas ruchu do tyłu nie może wpływać w żadnym przypadku na jednoznaczność i dokładność innych zapisów.

### 5. Pomiar prędkości:

- (a) zakres pomiarowy prędkości, dla danego typu przyrządu, jest ustalony w decyzji o zatwierdzeniu typu,
- (b) częstotliwość własna i tłumienie przyrządu pomiarowego muszą być takie, aby przyrządy wskazujące i rejestrujące prędkość mogły, w zakresie pomiarowym, nadążać za przyspieszeniami do  $2 \text{ m/s}^2$ , w granicach dopuszczalnych błędów.

### 6. Pomiar czasu (zegar):

- (a) sterowanie mechanizmem do nastawiania zegara musi znajdować się wewnątrz przyrządu zawierającego wykresówkę; każde otwarcie przyrządu jest automatycznie zaznaczane na wykresówce,

- (b) jeżeli mechanizm poruszający do przodu wykresówkę jest sterowany przez zegar, okres prawidłowego funkcjonowania tego zegara, po całkowitym nakręceniu, musi być dłuższy co najmniej o 10% od najdłuższego czasu rejestracji na wykresówce.

#### 7. Oświetlenie i zabezpieczenie:

- (a) przyrządy wskazujące przyrządu kontrolnego muszą być zaopatrzone w odpowiednie, nieoślepiające oświetlenie,
- (b) w normalnych warunkach użytkowania wszystkie wewnętrzne części przyrządu muszą być zabezpieczone przed wilgocią i kurzem. Muszą być ponadto zabezpieczone przed dostępem za pomocą osłon, które można zabezpieczyć.

### **B. Przyrządy wskazujące**

#### 1. Przyrząd wskazujący długość przebytej drogi (licznik długości drogi):

- (a) wartość działki elementarnej długości drogi musi wynosić 0,1 kilometra. Musi być możliwe wyraźne odróżnienie cyfr wyrażających hektometry od cyfr wyrażających pełne kilometry,
- (b) cyfry licznika długości drogi muszą być wyraźnie czytelne i muszą mieć wysokość co najmniej 4 mm,
- (c) licznik długości drogi musi być w stanie wskazywać co najmniej do 99.999,9 kilometra.

#### 2. Wskaźnik prędkości (prędkościomierz):

- (a) podziałka prędkości w zakresie pomiarowym musi być jednolicie podzielona co 1, 2, 5 lub 10 kilometrów na godzinę. Wartość działki elementarnej prędkości (odległość między dwoma kolejnymi oznakowaniami) nie może przekraczać 10% prędkości maksymalnej, wskazanej na końcu podziałki,
- (b) zakres wskazany poza zakresem pomiarowym nie musi być oznakowany cyframi,
- (c) długość działki odpowiadająca zmianie wskazania o 10 kilometrów na godzinę nie może być mniejsza niż 10 milimetrów,
- (d) na wskaźniku ze wskazówką odległość między wskazówką i podzielną przyrządu kontrolnego nie może być większa niż 3 milimetry.

#### 3. Wskaźnik czasu (zegar):

Wskaźnik czasu musi być widoczny z zewnątrz przyrządu kontrolnego, a jego odczyt musi być pewny, łatwy i niedwuznaczny.

### **C. Przyrządy rejestrujące**

#### 1. Wymagania ogólne:

- (a) każdy przyrząd, bez względu na rodzaj wykresówki (taśma lub dysk), musi posiadać znak umożliwiający prawidłowe umieszczenie wykresówki, tak aby zapewnić zgodność między godziną wskazaną przez zegar i godzinowym oznaczeniem na wykresówce,
- (b) mechanizm poruszający wykresówkę do przodu musi zapewniać, aby poruszała się ona bez luzu i była łatwa do wkładania i wyjmowania,
- (c) przy wykresówkach w formie dysku mechanizm poruszający wykresówkę do przodu musi być sterowany przez mechanizm zegarowy. W takim przypadku ruch obrotowy wykresówki musi być ciągły i jednostajny, o prędkości minimalnej 7 milimetrów na godzinę, mierzonej na wewnętrznej granicy pierścienia oznakowania ograniczającego przestrzeń zapisu prędkości.

W przyrządach typu taśmowego, gdy wykresówka jest poruszana do przodu przez mechanizm zegarowy, prędkość ruchu do przodu po linii prostej musi wynosić co najmniej 10 milimetrów na godzinę,



(d) zapis długości przebytej drogi, prędkości pojazdu i każdego otwarcia przyrządu zawierającego wykresówkę lub wykresówki musi odbywać się w sposób automatyczny.

2. Zapis długości przebytej drogi:

- (a) każdy kilometr przebytej drogi musi być przedstawiony na wykresie poprzez zmianę co najmniej o 1 milimetr na odpowiedniej współrzędnej,
- (b) nawet przy prędkościach osiągających górną granicę zakresu pomiarowego wykres przebiegu musi być zawsze wyraźnie czytelny.

3. Rejestracja prędkości:


- (a) pisak rejestrujący prędkość musi w zasadzie poruszać się po linii prostej, prostopadle do kierunku przemieszczania się wykresówki, bez względu na jej rodzaj.


Jednakże ruch pisaka może być krzywoliniowy, jeżeli są spełnione następujące warunki:


- ślad wyznaczony przez pisak jest prostopadły do średniego obwodu (w przypadku wykresówek w formie dysku) lub do osi pola, przeznaczonego do zapisywania prędkości (w przypadku wykresów w formie taśmy),
- stosunek między promieniem krzywizny śladu wykreślonego przez pisak i szerokością strefy przeznaczonej do zapisu prędkości nie jest mniejszy niż 2,4:1, bez względu na formę wykresówki,
- różne oznaczenia na podziałce czasu muszą przechodzić przez pole zapisu według krzywej o tym samym promieniu co ślad wyznaczony przez pisak. Odległość między oznaczeniami na podziałce musi odpowiadać najwyżej okresowi jednej godziny,
- (b) każda zmiana prędkości o 10 kilometrów na godzinę musi być wykazana na wykresie przez zmianę co najmniej o 1,5 milimetra na odpowiedniej współrzędnej.

4. Rejestracja czasu:

- (a) przyrząd kontrolny musi rejestrować czas prowadzenia pojazdu w sposób całkowicie automatyczny. Musi też rejestrować w razie potrzeby po uruchomieniu odpowiedniego przełącznika inne okresy czasu, a mianowicie:


(i) za pomocą znaku:  - czas prowadzenia pojazdu (jazdy),

(ii) za pomocą znaku:  - wszystkie inne okresy pracy,

(iii) za pomocą znaku:  - czas gotowości do pracy, tzn.

- czas oczekiwania, czyli okres, podczas którego kierowcy nie muszą pozostawać na swoich stanowiskach pracy, z wyjątkiem przyjmowania ewentualnych telefonów dotyczących rozpoczęcia lub podjęcia prowadzenia bądź wykonania innych prac,
- czas spędzony obok kierowcy, gdy pojazd jest w ruchu,
- czas spędzony na leżance, gdy pojazd jest w ruchu,

(iv) za pomocą znaku:  przerwy w prowadzeniu i okresy dziennego odpoczynku.

Każda Umawiająca się Strona może zezwolić, aby okresy, o których mowa w punktach (ii) i (iii) powyżej, były wszystkie wpisywane za pomocą znaku  na wykresówkach używanych w pojazdach zarejestrowanych na jej terytorium,

- (b) charakterystyka śladów, ich względne położenie i, w razie potrzeby, znaki przewidziane w ustępie 4 (a) muszą umożliwiać wyraźne rozpoznanie rodzaju różnych okresów czasu.

Rodzaj różnych okresów czasu jest przedstawiony na wykresie przez różnice w grubości odnośnych śladów lub przez każdy inny system, co najmniej o takiej samej skuteczności pod względem czytelności i interpretacji wykresu,

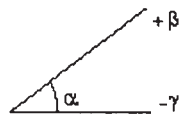
- (c) w przypadku pojazdów z załogą składającą się z kilku kierowców, rejestracje, o których mowa w ustępie 4 (a), muszą być dokonywane na dwóch odrębnych wykresówkach, przy czym jedna wykresówka jest przydzielona jednemu kierowcy. W takim przypadku poruszanie do przodu różnych wykresówek musi być zapewnione przez jeden mechanizm lub przez oddzielne zsynchronizowane mechanizmy.

## D. Urządzenie zamykające

1. Przyrząd zawierający wykresówkę lub wykresówki oraz regulację mechanizmu do nastawienia zegara musi być wyposażony w zamek.
2. Każde otwarcie przyrządu zawierającego wykresówkę lub wykresówki oraz regulację mechanizmu do nastawiania zegara musi zostać automatycznie zarejestrowane na wykresówce lub wykresówkach.

## E. Oznaczenia

1. Na podzielni przyrządu kontrolnego muszą znajdować się następujące oznaczenia:
  - w pobliżu licznika długości drogi, jednostka miary długości, w formie skrótu "km",
  - w pobliżu podziałki prędkości, znak "km/h",
  - zakres pomiarowy prędkości, w formie " $V_{\min} \dots \text{km/h}$ ,  $V_{\max} \dots \text{km/h}$ ." Oznaczenie to nie jest konieczne, jeżeli znajduje się ono na tabliczce przyrządu.Jednakże wymagania te nie mają zastosowania do przyrządów kontrolnych zatwierdzonych przed 10 sierpnia 1970 r.
2. Tabliczka znamionowa musi być przymocowana do przyrządu i posiadać następujące oznaczenia, które muszą być widoczne na zamontowanym przyrządzie:
  - nazwa i adres wytwórcy przyrządu,
  - numer fabryczny i rok produkcji,
  - znak zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego,
  - stała przyrządu w formie " $k = \dots \text{obr./km}$ " lub " $k = \dots \text{imp/km}$ ",
  - ewentualnie zakres pomiarowy prędkości w formie wskazanej w ustępie 1,
  - dopuszczalny kąt pracy, jeżeli tachograf jest wrażliwy na przechyły w takim stopniu, że jego błędy wskazań mogą przekroczyć błędy graniczne dopuszczalne:



gdzie  $\alpha$  jest kątem mierzonym od położenia poziomego przedniej podzielni (skierowanej do góry) przyrządu, dla którego przyrząd jest wzorcowany,  $\beta$  i  $\gamma$  zaś wyrażają odpowiednio maksymalne dopuszczalne odchylenia do góry i w dół w stosunku do kąta  $\alpha$ .

## F. Dopuszczalne błędy maksymalne (przyrządy wskazujące i rejestrujące)

1. Na stanowisku próbnym przed instalacją:
  - a) długość drogi:
    - 1% więcej lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,
  - b) prędkość:
    - 3 km/h więcej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,
  - c) czas:
    - dwie minuty na dzień, przy maksimum 10 minut w ciągu 7 dni w przypadkach, gdy czas pracy po nakręceniu nie jest krótszy od tego okresu.
2. Przy instalacji:
  - a) długość drogi:
    - 2% więcej lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,
  - b) prędkość:

- 4 km/h więcej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,
- c) czas:  
dwie minuty na dzień lub 10 minut na siedem dni.
3. W użytkowaniu:
- a) długość drogi:  
4% więcej lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,
- b) prędkość:  
6 km/h więcej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,
- c) czas:  
dwie minuty na dzień lub 10 minut na siedem dni.
4. Maksymalne błędy określone w ustępach 1, 2 i 3 są obowiązujące dla temperatur między 0°C i 40°C, przy czym temperatury są mierzone tuż przy przyrządzie.
5. Pomiar maksymalnych błędów określonych w ustępach 2 i 3 jest wykonywany w warunkach ustalonych w rozdziale VI.

## IV. Wykresówki

### A. Wymagania ogólne

1. Wykresówki muszą być takiej jakości, aby nie utrudniały normalnego funkcjonowania przyrządu, a zawarte na nich zapisy były nieścieralne oraz wyraźnie czytelne i dające się zidentyfikować.

Wykresówki muszą zachowywać swoje wymiary i zapisy w normalnych warunkach wilgotności i temperatury.

Ponadto dla każdego członka załogi musi być możliwe wpisywanie na wykresówkach, bez ich uszkodzenia i bez pogorszenia czytelności zapisów, następujących informacji:

- (a) jego nazwiska i imienia - przy rozpoczęciu używania wykresówki,
- (b) daty i miejsca rozpoczęcia i zakończenia używania wykresówki,
- (c) numeru rejestracyjnego pojazdu, do którego został przydzielony przed pierwszą podróżą zapisaną na wykresówce i następnie, w przypadku zmiany pojazdu, w trakcie używania wykresówki,
- (d) odczytu z drogomierza:
  - przed pierwszą podróżą zapisaną na wykresówce,
  - na końcu ostatniej podróży zapisanej na wykresówce,
  - w razie zmiany pojazdu podczas dnia pracy (zapis drogomierza pojazdu, do którego był przydzielony, oraz zapis drogomierza pojazdu, do którego będzie przydzielony),
- (e) godziny zmiany pojazdu, jeśli zachodzi taki przypadek.

W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostawać wyraźne i czytelne przez okres co najmniej jednego roku.

2. Minimalna pojemność zapisu wykresówek, bez względu na ich rodzaj, musi wynosić 24 godziny.

Jeżeli kilka wykresówek jest ze sobą połączonych w celu zwiększenia pojemności ciągłej rejestracji bez konieczności interwencji personelu, połączenia między różnymi wykresówkami muszą być wykonane w taki sposób, aby w miejscach przejścia z jednej wykresówki na drugą nie było ani przerw w rejestracji, ani pokrywania się rejestracji.

### B. Pola zapisu i ich podział

1. Wykresówki powinny zawierać następujące pola rejestracji:

- pole zarezerwowane wyłącznie dla danych dotyczących prędkości,
- pole zarezerwowane wyłącznie dla danych dotyczących długości przebytej drogi,

- jedno lub więcej pól dla danych dotyczących okresów prowadzenia, innych okresów pracy i okresów gotowości do pracy, przerw w pracy i odpoczynku kierowców.
2. Pole do rejestracji prędkości musi być podzielone na odcinki 20 kilometrów na godzinę lub mniejsze. Prędkość odpowiadająca każdemu oznaczeniu na podziałce musi być opisana w liczbach naprzeciwko takiego oznaczenia. Symbol "km/h" musi wystąpić co najmniej raz wewnątrz tego pola. Ostatnie oznaczenie na podziałce musi się pokrywać z górną granicą zakresu pomiaru.
  3. Pole do rejestracji długości przebytej drogi musi być umieszczone w sposób umożliwiający łatwy odczyt liczby przejechanych kilometrów.
  4. Pole lub pola przewidziane do rejestracji czasów, o których mowa w ustępie 1, muszą być tak oznaczone, aby było możliwe wyraźne rozróżnienie między różnymi okresami czasu.

### **C. Dane drukowane na wykresówkach**

Każda wykresówka musi posiadać, w formie drukowanej, następujące dane:

- nazwę i adres lub znak handlowy wytwórcy,
- znak zatwierdzenia typu wykresówki,
- znak zatwierdzenia typu przyrządu lub przyrządów kontrolnych, w których wykresówka może być używana,
- górną granicę zakresu pomiarowego prędkości, wydrukowaną w kilometrach na godzinę.

Poza tym każda wykresówka musi posiadać, w formie drukowanej, co najmniej jedną podziałkę czasu podzieloną w taki sposób, żeby umożliwić bezpośredni odczyt czasu w odstępach 15-minutowych, a także proste określenie odstępów 5-minutowych.

### **D. Wolne pole dla zapisów ręcznych**

Należy przewidzieć na wykresówkach wolne pole, w celu umożliwienia kierowcy wpisania na nich co najmniej następujących danych:

- nazwiska i imienia kierowcy,
- daty i miejsca rozpoczęcia i zakończenia używania wykresówki,
- numeru lub numerów rejestracyjnych pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania wykresówki,
- odczytów drogomierza pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania wykresówki,
- godziny zmiany pojazdu.

## **V. Instalowanie przyrządu kontrolnego**

### **A. Wymagania ogólne**

1. Przyrząd kontrolny musi być umieszczony w pojeździe w taki sposób, aby, z jednej strony, kierowca mógł łatwo nadzorować ze swojego miejsca prędkościomierz, drogomierz i zegar i aby, z drugiej strony, wszystkie części tych przyrządów łącznie z częściami napędowymi były zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.
2. Musi być możliwe przystosowanie stałej przyrządu kontrolnego do współczynnika charakterystycznego pojazdu za pomocą odpowiedniego urządzenia zwanego adapterem. Pojazdy o kilku współczynnikach przełożenia muszą być zaopatrzone w przełącznik doprowadzający automatycznie te różne przełożenia do przełożenia, dla którego przyrząd kontrolny został przystosowany do pojazdu.
3. Po sprawdzeniu przyrządu kontrolnego, podczas pierwszej instalacji, przymocowuje się do pojazdu dobrze widoczną tabliczkę pomiarową obok przyrządu lub na samym przyrządzie. Po

każdej kontroli przez upoważnionego instalatora lub warsztat, wymagającej zmiany regulacji samego przyrządu, musi być przymocowana nowa tabliczka, zastępująca poprzednią.

Na tabliczce muszą być podane co najmniej następujące dane:

- nazwisko, adres lub znak handlowy zatwierdzonego instalatora lub warsztatu,
- współczynnik charakterystyczny pojazdu, w formie "w = ...obr/km", lub "w = imp/km", - rzeczywisty obwód toczny opon kół, w formie "l = ...mm",
- daty wyznaczenia współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz rzeczywistego obwodu tocznego opon kół.

## **B. Pieczętowanie**

Następujące elementy muszą być opieczetowane:

- (a) tabliczka pomiarowa, chyba że jest przymocowana w taki sposób, że nie może być zdjęta bez zniszczenia informacji,
- (b) końcówki połączeń między przyrządem kontrolnym a pojazdem,
- (c) adapter i miejsce włączenia go w obwód,
- (d) przełącznik w pojazdach o dwóch lub więcej przełożeniach,
- (e) połączenia adaptera i przełącznika z innymi elementami przyrządu kontrolnego,
- (f) osłony, wymagane w rozdziale IIIA ustęp 7b).

W szczególnych przypadkach mogą być wymagane inne zabezpieczenia przy zatwierdzeniu typu przyrządu kontrolnego, a w decyzji o zatwierdzeniu typu musi być wzmianka dotycząca umieszczenia tych zabezpieczeń.

Tylko zabezpieczenia wymienione w b), c) i e) mogą być w nagłych przypadkach usunięte; każde usunięcie tych zabezpieczeń musi mieć pisemne uzasadnienie, które zachowuje się do dyspozycji właściwego organu.

## **VI. Sprawdzanie i kontrole**

Umawiające się Strony wyznaczają organy, które będą przeprowadzać sprawdzanie i kontrole.

### **1. Poświadczenie przyrządów nowych lub naprawionych**

Każdy przyrząd nowy lub naprawiony wymaga poświadczenia, poprzez naniesienie cech (zgodnie z wymaganiami rozdziału V Bf), poprawności jego działania oraz dokładności wskazań i rejestracji danych w granicach ustalonych w rozdziale III F 1.

W tym celu Umawiające się Strony mogą wprowadzić uwierzytelnienie pierwotne, polegające na kontroli i potwierdzeniu zgodności nowego lub naprawionego przyrządu z zatwierdzonym wzorem i/lub z wymaganiami niniejszego załącznika i jego suplementów bądź mogą upoważnić wytwórców lub ich autoryzowanych przedstawicieli do dokonania poświadczenia.

### **2. Instalacja**

Podczas instalowania w pojeździe przyrząd kontrolny i jego instalacja muszą w całości odpowiadać postanowieniom dotyczącym maksymalnych błędów ustalonych w rozdziale III F 2.

Badania kontrolne powinny być wykonywane przez zatwierdzonego instalatora lub warsztat, na jego odpowiedzialność.

### **3. Kontrole okresowe**

- a) Sprawdzanie okresowe przyrządów kontrolnych zainstalowanych w pojazdach dokonywane jest co najmniej co dwa lata i może być przeprowadzane między innymi w ramach badań technicznych pojazdów samochodowych.

Kontroli tej będą podlegały:

- prawidłowe funkcjonowanie przyrządu,
- obecność znaku zatwierdzenia typu na przyrządzie,
- obecność tabliczki pomiarowej,
- nienaruszenie zabezpieczeń przyrządu i innych elementów instalacji,
- rzeczywisty obwód toczny opon kół.

b) Kontrola dotycząca przestrzegania postanowień rozdziału III F 3 w sprawie maksymalnych błędów w czasie użytkowania powinna być przeprowadzana co najmniej raz na sześć lat z możliwością, dla każdej Umawiającej się Strony, wprowadzenia krótszego terminu dla pojazdów zarejestrowanych na jej terytorium. Kontrola ta obowiązkowo obejmuje wymianę tabliczki pomiarowej.

#### **4. Pomiar błędów**

Pomiar błędów po instalacji i podczas użytkowania dokonywany jest w następujących warunkach, które należy uznać za normalne warunki badań:

- pojazd bez ładunku, w normalnych warunkach jazdy,
- ciśnienie w oponach zgodne z instrukcjami wytwórcy,
- zużycie opon w granicach dopuszczonych przez obowiązujące przepisy,
- ruch pojazdu: pojazd musi być napędzany za pomocą własnego silnika i poruszać się po linii prostej, po nawierzchni poziomej, z prędkością  $50 \pm 5$  km/h; badanie może być również przeprowadzone na właściwym stanowisku badawczym, pod warunkiem że jego dokładność będzie porównywalna.

**Suplement 1B<sup>41</sup>****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 IB rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym<sup>1</sup>, 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.

2. W rozumieniu suplementu 1B:

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

---

<sup>1</sup> Zmienione rozporządzeniem Rady (WE) nr 2135/98 z dnia 24 września 1998 r. (Dz. Urz. WE L 274 z 9.10.1998) oraz rozporządzeniami Rady (WE) nr 1360/2002 z dnia 13 czerwca 2002 r. (Dz. Urz. WE L 207 z 5.08.2002 (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).

---

<sup>41</sup> Wprowadzony piątą zmianą.

<b>Wyrażenia użyte w załączniku IB</b>		<b>Wyrażenia użyte w AETR</b>
Państwa Członkowskie	<b>zastępuje się</b>	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:

<b>Akty prawne Wspólnoty Europejskiej</b>		<b>Akty prawne Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych</b>
Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85	<b>zastępuje się</b>	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 L57 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 mn) 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, 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:” ”

**Suplement 2<sup>42</sup>****ZNAK ZATWIERDZENIA TYPU I DECYZJE****I. Znak zatwierdzenia typu**

1. Znak zatwierdzenia typu składa się:

z prostokąta, w którym znajduje się litera "e", po której następuje numer wyróżniający dane państwo, które zatwierdziło typ, zgodnie z następującymi znakami umownymi:

Niemcy	1
Francja	2
Włochy	3
Niderlandy	4
Szwecja	5
Belgia	6
Węgry	7
Republika Czeska	8
Hiszpania	9
Serbia	10
Wielka Brytania	11
Austria	12
Luksemburg	13
Szwajcaria	14
Norwegia	16
Finlandia	17
Dania	18
Rumunia	19
Polska	20
Portugalia	21
Federacja Rosyjska	22
Grecja	23
Irlandia	24
Chorwacja	25
Słowenia	26
Słowacja	27
Białoruś	28
Estonia	29
Mołdawia	30
Bośnia i Hercegowina	31
Łotwa	32
Liechtenstein	33
Bułgaria	34
Kazachstan	35

---

<sup>42</sup> Zmieniony kolejno drugą, trzecią, piątą i szóstą zmianą.

Litwa	36
Turcja	37
Turkmenistan	38
Azerbejdżan	39
Była Jugosłaviańska Republika Macedonii	40
Andora	41
Uzbekistan	44
Ukraina	46
Cypr	49
Malta	50
Albania	54
Armenia	55
Czarnogóra	56
San Marino	57
Monako	59

Sposób przydzielenia kolejnych numerów:

- (i) państwom - stronom Umowy z 1958 r. dotyczącej jednolitych warunków i wzajemnego uznawania zatwierdzeń typu lub homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych - te same numery, które są przydzielone tym państwom w powyższej umowie,
- (ii) państwom, które nie są stronami Umowy z 1958 r. - w porządku chronologicznym ratyfikowania lub przystąpienia do niniejszej umowy,

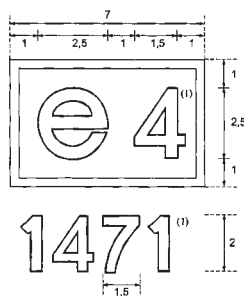
oraz

z numeru zatwierdzenia typu, odpowiadającego numerowi decyzji o zatwierdzeniu typu wystawionej dla przyrządu kontrolnego lub wykresówki, umieszczonego w jakimkolwiek punkcie jak najbliżej prostokąta.

UWAGA: W celu zapewnienia w przyszłości zgodności między znakami w Umowie z 1958 r. i znakami określonymi w Umowie AETR, nowym Umawiającym się Stronom należy w obu umowach przydzielić tę samą liczbę.

2. Znak zatwierdzenia typu powinien znajdować się na tabliczce znamionowej każdego przyrządu i na każdej wykresówce. Musi być nieścieralny i zawsze dobrze czytelny.

3. Wymiary znaku zatwierdzenia typu podane na rysunku poniżej są wyrażone w milimetrach i są wielkościami minimalnymi. Stosunki między wymiarami muszą być przestrzegane.



(1) Liczby podane w powyższej tabliczce mają charakter przykładowy.

**II. Decyzja zatwierdzenia typu dla produktów zgodnych z Suplementem 1<sup>43</sup>**

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

**Decyzja zatwierdzenia typu**

Nazwa właściwego organu administracyjnego

Informacja dotycząca\*):

- zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego
- cofnięcia zatwierdzenia typu przyrządu kontrolnego
- zatwierdzenia typu wykresówki
- cofnięcia zatwierdzenia typu wykresówki

Nr decyzji.....

1. Znak fabryczny lub handlowy.....
2. Nazwa wzoru przyrządu .....
3. Nazwa wytwórcy .....
4. Adres wytwórcy .....
5. Przedstawiony do zatwierdzenia dnia .....
6. Laboratorium badawcze .....
7. Data i numer protokołu badań .....
8. Data zatwierdzenia typu .....
9. Data cofnięcia zatwierdzenia typu .....
10. Wzór lub wzory przyrządu kontrolnego, do którego jest przeznaczona wykresówka..
11. Miejscowość .....
12. Data .....
13. Załączone dokumenty opisowe.....
14. Uwagi

.....  
(podpis)

\* Wykreślić niepotrzebne pozycje.

**III. Decyzja zatwierdzenia typu dla produktów zgodnych z Suplementem 1B<sup>44</sup>**

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.

<sup>43</sup> Tytuł zmieniony piątą zmianą.

<sup>44</sup> Wprowadzony piątą zmianą.

---

**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.*

---

**Suplement 3<sup>45</sup>****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)...*

---

<sup>45</sup> Wprowadzony szóstą zmianą.

**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\*\*)

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](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.

**PROTOKÓŁ PODPISANIA<sup>\*)</sup> (1 LIPCA 1970)**

Przy podpisywaniu Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, niżej podpisani, należycie w tym celu uppełnomocnieni, uzgodnili, co następuje:

Umawiające się Strony oświadczają, że niniejsza Umowa nie rozstrzyga zagadnienia dotyczącego postanowień, które mogą być opracowane w odpowiednich przypadkach w przyszłości odnośnie do czasu trwania oraz porządku dnia pracy.

\*) Tekst z dnia 1 lipca 1970 r.

**Do artykułu 4 umowy (obecnie art. 2)**

Postanowienia artykułu 4 ust. 1 nie będą interpretowane jako wymagające stosowania poza tym państwem, w którym pojazd wykonujący działalność jest zarejestrowany, postanowień o zakazie ruchu w niektórych dniach lub niektórych godzinach, które mogą obowiązywać w tym państwie w odniesieniu do niektórych kategorii pojazdów. Postanowienia artykułu 4 ustęp 2 nie będą interpretowane jako zabraniające Umawiającej się Stronie wymagania przestrzegania na jej terytorium przepisów jej ustawodawstwa krajowego, które zabraniają ruchu niektórych kategorii pojazdów w niektórych dniach lub w niektórych godzinach.

Każda Umawiająca się Strona, będąca stroną specjalnego porozumienia, o którym mowa w artykule 4 ustęp 2 niniejszej umowy, które zezwala na wykonywanie przewozów międzynarodowych rozpoczynających się i kończących się na terytoriach stron wymienionego specjalnego porozumienia przez pojazdy zarejestrowane na terytorium któregośkolwiek państwa, które będąc Umawiającą się Stroną niniejszej umowy nie jest stroną wymienionego specjalnego porozumienia, może uczynić warunek przy zawarciu dwustronnych lub wielostronnych porozumień zezwalających na wykonywanie takich przewozów, że załogi wykonujące te przewozy na terytoriach państw będących stronami wymienionego specjalnego porozumienia będą stosowały postanowienia wymienionego specjalnego porozumienia.

**Do artykułu 12 umowy<sup>\*)</sup>**

Niżej podpisani zobowiązują się po wejściu w życie niniejszej umowy rozważyć zagadnienie wprowadzenia do niej, w formie zmiany, postanowienia przewidującego zastosowanie przyrządu kontrolnego zatwierdzonego typu, który umieszczony w pojeździe zastąpiłby, w miarę możliwości, indywidualną książeczkę kontrolną.

**Do artykułu 14 umowy (obecnie art. 12)**

Umawiające się Strony uznają za wskazane, aby:

- każda Umawiająca się Strona przedsięwzięła środki niezbędne dla zapewnienia możliwości ścigania naruszeń postanowień niniejszej umowy nie tylko wtedy, gdy zostaną popełnione na jej terytorium, lecz również wtedy, gdy zostaną one popełnione na terytorium innego państwa w czasie wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego przez pojazd zarejestrowany przez tę Umawiającą się Stronę,
- okazywały one wzajemną pomoc w celu karania za popełnione naruszenia.

**Do załącznika do umowy (indywidualna książeczka kontrolna)<sup>\*\*)</sup>**

W odstępstwie od ustępu 4 ogólnych postanowień załącznika do niniejszej umowy Szwajcaria może nie wymagać od pracodawców podpisywania raportów tygodniowych w indywidualnych książeczkach kontrolnych.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu uppełnomocnieni, podpisali niniejszy protokół. Sporządzono w Genewie dnia 1 lipca tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu, w językach angielskim i francuskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne.

\*) Dawny tekst i numeracja z dnia 1 lipca 1970 r. (zrealizowano zmianą nr 2 do umowy, która weszła w życie dnia 24 kwietnia 1992 r.).

\*\*\*) Tekst uchylony.

<sup>1)</sup> Załącznik art. 9 zmieniony obwieszczeniem Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 4 sierpnia 2008 r. o sprostowaniu błędu (Dz. U. z 2009 r. Nr 190, poz. 1479).



**European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in  
international road transport (AETR)  
(Consolidated version\*)**

---

\* This consolidated version does not replace the only authentic text, namely the text of the European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR), of 1 July 1970, deposited with the Secretary-General of the United Nations. It has for unique objective to facilitate the understanding and reading of the AETR and comprises the original Agreement (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564), the amendments 1-4 (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/Amend. 1-4) which entered into force respectively on 3 August 1983, 24 April 1992, 28 February 1995 and 27 February 2004, the fifth amendment (ECE/TRANS/SC.1/375/Add.1) which entered into force on 16 June 2006, as well as the sixth and most recent amendment ((ECE/TRANS/SC.1/386/Add.1) entered into force on 20 September 2010.

## European agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR)

The Contracting Parties,

Being desirous of promoting the development and improvement of the international transport of passengers and goods by road,

Convinced of the need to increase the safety of road traffic, to make regulations governing certain conditions of employment in international road transport in accordance with the principles of the International Labour Organisation, and jointly to adopt certain measures to ensure the observance of those regulations,

HAVE AGREED as follows:

### Article 1

#### Definitions

For the purposes of this Agreement:

(a) “vehicle” means any motor vehicle or trailer; this term includes any combination of vehicles;

(b) “motor vehicle” means any self-propelled road vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods; this term does not include agricultural tractors;

(c) “trailer” means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle and includes semi-trailers;

(d) “semi-trailer” means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;

(e) “combination of vehicles” means coupled vehicles which travel on the road as a unit;

(f) “permissible maximum mass”<sup>1</sup> 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”<sup>2</sup> 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;

(h) “international road transport” [“international carriage by road”] means road transport which involves the crossing of at least one frontier;

(i) “regular services”<sup>3</sup> means services which provide for the carriage of passengers at specified intervals along specified routes, passengers being taken up and set down at predetermined stopping points.

Rules governing the operations of services or documents taking the place thereof, approved by the competent authorities of Contracting Parties and published by the carrier before coming into operation, shall specify the conditions of carriage and in particular the frequency of services, timetables, fare tables and the obligation to accept passengers for carriage, insofar as such conditions are not prescribed by any law or regulation.

Services by whomsoever organized, which provide for the carriage of specified categories of passengers to the exclusion of other passengers, insofar as such services

---

<sup>1</sup> Definition modified by amendment 6

<sup>2</sup> Definition introduced by amendment 2 and modified by amendment 6.

<sup>3</sup> Definition introduced by amendment 2.

are operated under the conditions specified in the first subparagraph of this definition, shall be deemed to be regular services. Such services, in particular those providing for the carriage of workers to and from their place of work or of schoolchildren to and from school, are hereinafter called "special regular services";

(j) "driver"<sup>4</sup> 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;

(k) "crew member" means the driver or either of the following, whether wage-earning or not:

(i) a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this article;

(ii) a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;

(l) "week"<sup>5</sup> means the period between 0000 hours on Monday and 2400 hours on Sunday;

(m) "rest"<sup>6</sup> means any uninterrupted period during which the driver may freely dispose of his time;

(n)<sup>7</sup> "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':

(i) "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;

(ii) "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':

(i) "Regular weekly rest period" means any period of rest of at least 45 hours;

(ii) "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

---

<sup>4</sup> Definition modified by amendment 6

<sup>5</sup> Definition introduced by amendment 2.

<sup>6</sup> Definition introduced by amendment 2 and modified by amendment 6.

<sup>7</sup> Definitions (n) to (w) are introduced by amendment 6

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<sup>8</sup>

### Scope

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

---

<sup>8</sup> Modified successively by amendments 2 and 6

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<sup>9</sup>**

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

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in articles 5, 6, 7, 8, 9 and 10 of this Agreement.

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 4<sup>10</sup>**

##### **General principles**

Each Contracting Party may apply higher minima or lower maxima than those laid down in articles 5 to 8 inclusive. Nevertheless, the provisions of this Agreement shall remain applicable to drivers, engaged in international road transport operations on vehicles registered in another Contracting or non-Contracting State.

#### **Article 5<sup>11</sup>**

##### **Crews**

1. The minimum ages for drivers engaged in the carriage of goods shall be as follows:

(a) for vehicles, including, where appropriate, trailers or semi-trailers, having a permissible maximum weight of not more than 7.5 tonnes, 18 years;

(b) for other vehicles:

- 21 years, or

- 18 years provided that the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by one of the Contracting Parties confirming that he has completed a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. Contracting Parties shall inform one another of the prevailing national minimum training levels and other relevant conditions relating to drivers engaged in international carriage of goods under this Agreement.

2. Any driver engaged in the carriage of passengers shall have reached the age of 21 years.

Any driver engaged in the carriage of passengers on journeys beyond a 50 kilometre radius from the place where the vehicle is normally based must also fulfil one of the following conditions:

---

<sup>9</sup> Modified successively by amendments 1, 2 and 6.

<sup>10</sup> Modified by amendment 2.

<sup>11</sup> Modified by amendment 2.

(a) he must have worked for at least one year in the carriage of goods as a driver of vehicles with a permissible maximum weight exceeding 3.5 tonnes;

(b) he must have worked for at least one year as a driver of vehicles used to provide passenger services on journeys within a 50 kilometre radius from the place where the vehicle is normally based, or other types of passenger services not subject to this Agreement provided the competent authority considers that he has by so doing acquired the necessary experience;

(c) he must hold a certificate of professional competence recognized by one of the Contracting Parties confirming that he has completed a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of passengers by road.

#### Article 6<sup>12</sup>

##### Driving periods

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<sup>13</sup>

##### Breaks

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".

4. The breaks observed under this article may not be regarded as daily rest periods.

#### Article 8<sup>14</sup>

##### Rest periods

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

---

<sup>12</sup> Modified successively by amendments 2 and 6.

<sup>13</sup> Modified successively by amendments 2 and 6.

<sup>14</sup> Modified successively by amendments 2 and 6.

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, or
  - b. 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.

#### **Article 8 bis<sup>15</sup>**

##### **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 traveling 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<sup>16</sup>**

##### **Exceptions**

Provided that road safety is not thereby jeopardized and to enable him to reach a suitable stopping place, the driver may depart from the provisions of this Agreement to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load. 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 10<sup>17</sup>**

##### **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.

---

<sup>15</sup> Introduced by amendment 6

<sup>16</sup> Modified successively by amendments 2 and 6.

<sup>17</sup> Modified successively by amendments 1, 2, 3 and 5.



**Article 11<sup>18</sup>****Supervision by the undertaking**

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.
2. It shall make a regular check of driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents at its disposal such as the individual control books. Should it discover any breach of this Agreement it shall take prompt action to end it and to avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.
3. Payments to wage-earning drivers, even in the form of bonuses or wage supplements, related to distances travelled and/or the amount of goods carried shall be prohibited, unless these payments are of such a kind as not to endanger road safety or encourage breaches of this Agreement.
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<sup>19</sup>****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:
    - (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;

---

<sup>18</sup> Modified successively by amendments 2 and 6.

<sup>19</sup> Modified successively by amendments 2, 4 and 6.

- (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.

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

- (i) Breaches of this Agreement committed by non-residents and any penalties imposed for such breaches;
- (ii) 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.

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.

**Article 12 bis<sup>20</sup>**

**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<sup>21</sup>**

**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.

---

<sup>20</sup> Introduced by amendment 6

<sup>21</sup> Modified successively by amendments 2 and 5.

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.

#### **Article 13 bis<sup>22</sup>**

##### **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 14**

##### **Final provisions**

1. This Agreement shall be open for signature until 31 March 1971 and thereafter for accession, by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. This Agreement shall be ratified.
3. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.
4. This Agreement shall enter into force on the one hundred and eightieth day after the date of deposit of the eighth instrument of ratification or accession.
5. In respect of each State which ratifies, or accedes to, this Agreement after the deposit of the eighth instrument of ratification or accession as referred to in paragraph 4 of this article, the Agreement shall enter into force one hundred and eighty days after the deposit by that State of its instrument of ratification or accession.

#### **Article 15**

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect six months after the date on which the Secretary-General receives notice thereof.

#### **Article 16**

This Agreement shall cease to have effect if for any period of twelve consecutive months after its entry into force the number of Contracting Parties is less than three.

#### **Article 17<sup>23</sup>**

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the validity of the Agreement shall be extended to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall apply to the territory or territories named in the notification as from the one hundred and eightieth day after receipt of the notification by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from the date of its entry into force.

---

<sup>22</sup> Introduced by amendment 6.

<sup>23</sup> Modified by amendment 2.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with the provisions of article 15 hereof.

#### **Article 18**

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall accordingly be referred to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

#### **Article 19<sup>24</sup>**

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 18, paragraphs 2 and 3 hereof. The other Contracting Parties shall not be bound by the said paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. If at the time of depositing its instrument of ratification or accession a State enters a reservation other than that provided for in paragraph 1 of this article, the Secretary-General of the United Nations shall communicate the reservation to the States which have previously deposited their instruments of ratification or accession and have not since denounced this Agreement. The reservation shall be deemed to be accepted if none of the said States has, within six months after such communication, expressed its opposition to acceptance of the reservation. Otherwise the reservation shall not be admitted, and, if the State which entered the reservation does not withdraw it

the deposit of that State's instrument of ratification or accession shall be without effect. For the purpose of the application of this paragraph the opposition of States whose accession or ratification is, in virtue of this paragraph without effect by reason of reservations entered by them, shall be disregarded.

3. Any Contracting Party whose reservation has been adopted in the Protocol of signature of this Agreement or who has entered a reservation pursuant to paragraph 1 of this article, or made a reservation which has been accepted pursuant to paragraph 2 of this article may at any time withdraw such reservation by a notification addressed to the Secretary-General.

#### **Article 20<sup>25</sup>**

1. After this Agreement has been in force for three years any Contracting Party may, by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and shall convene a revision conference if not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request within a period of four months from the date of the notification by the Secretary-General.

2. If a conference is convened in conformity with the preceding paragraph the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit

---

<sup>24</sup> Modified by amendment 2.

<sup>25</sup> Modified by amendment 2.

within a period of three months such proposals as they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the text of such proposals, not less than three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this article all the States referred to in article 14, paragraph 1, of this Agreement.

**Article 21<sup>26</sup>**

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amendment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and inform thereof all the other States referred to in article 14, paragraph 1, of this Agreement.

2. Within a period of six months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General:

- (a) that it has an objection to the amendment proposed; or
- (b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its State.

3. If a Contracting Party sends to the Secretary-General a communication such as is provided for in paragraph 2 (b) of this article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance of the proposed amendment, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the six-month period provided for its communication.

4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.

5. If no objection to the proposed amendment has been stated under paragraphs 2 and 3 of this article, then the amendment shall be deemed to have been accepted as from the date specified below:

(a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article;

(b) if any Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the earlier of the following two dates:

- the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposal, subject to the proviso that, if all the acceptances were notified before the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article, this date shall be taken to be the date of expiry of the said six-month period;
- the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this article.

*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.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force three months after

---

<sup>26</sup> Modified by amendments 2 and 5.

the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated under paragraph 2 (a) of this article and whether he has received from one or more Contracting Parties a communication under paragraph 2 (b) of this article. If he has received such a communication from one or more Contracting Parties, he shall subsequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have made such a communication raise an objection to or accept the proposed amendment.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this article, the annex to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties; if the competent administration of a Contracting Party has stated that under its domestic law its agreement is contingent on special authorization for the purpose, or on the approval of a legislative body, the consent of the competent administration of the Contracting Party concerned to the modification of the annex shall not be deemed to have been given until the said competent administration has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations shall appoint the date of entry into force of the modified annex, and may provide that, during a transitional period, the old annex shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the modified annex.

#### **Article 22<sup>27</sup>**

1. Appendices 1 and 2 to the annex to this Agreement may be amended by the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendments proposed to appendices 1 and 2 to the annex to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe.

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting, and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all the Contracting Parties for acceptance.

4. The amendment shall be accepted if, within a period of six months following the date of notification, less than one third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.

*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.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all the Contracting Parties and shall come into force three months after the date of its notification.

#### **Article 22 *bis*<sup>28</sup>**

##### **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

---

<sup>27</sup> Introduced by amendment 2, then modified by amendment 5.

<sup>28</sup> Introduced by amendment 5.

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<sup>\*</sup> 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.

#### **Article 22 ter<sup>29</sup>**

##### **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.

#### **Article 23<sup>30</sup>**

In addition to the notifications referred to in articles 20 and 21 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 14, paragraph 1, hereof of:

- (a) ratifications or accessions under article 14 of this Agreement;

---

\* 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).

<sup>29</sup> Introduced by amendment 6

<sup>30</sup> Modified by amendment 2.



- (b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with article 14 hereof;
- (c) denunciations under article 15 of this Agreement;
- (d) the termination of this Agreement in conformity with article 16 hereof;
- (e) notifications received under article 17 of this Agreement;
- (f) declarations and notifications received under article 19 of this Agreement;
- (g) the entry into force of any amendment in conformity with article 21 of this Agreement.

**Article 24**

The Protocol of signature of this Agreement shall have the same force, validity and duration as the Agreement itself, of which it shall be deemed to be an integral part.

**Article 25<sup>31</sup>**

After 31 March 1971 the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States referred to in article 14, paragraph 1, hereof.

---

<sup>31</sup> Modified by amendment 2.

## **Annex<sup>32</sup>**

### **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.

---

<sup>32</sup> Modified by amendment 2, then completely revised by amendment 5.

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<sup>33</sup>**

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.(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

---

<sup>33</sup> Modified by amendment 6

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).

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<sup>34</sup>

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 an appropriate 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.(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









---


<sup>34</sup> Modified by amendment 6

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.

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 <sup>35</sup> driving time;
  - (b) under the sign  or <sup>36</sup> all other periods of work;
  - (c) under the sign  or <sup>37</sup> 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 <sup>38</sup> 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,

<sup>35</sup> Symbols used for the digital tachograph.

<sup>36</sup> Symbols used for the digital tachograph.

<sup>37</sup> Symbols used for the digital tachograph.

<sup>38</sup> 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:

- (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.

(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<sup>39</sup>**

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.(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.”

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.

---

<sup>39</sup> Modified by amendment 6

**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.”

## Appendix 1<sup>40</sup>

### Requirements for construction, testing, installation and inspection

#### I. Definitions

In this appendix

(a) "control device" means equipment intended for installation in road vehicles to show and record automatically or semi-automatically details of the movement of those vehicles and of certain working periods of their drivers;

(b) "record sheet" means a sheet designed to accept and retain recorded data, to be placed in the control device and on which the marking devices of the latter inscribe a continuous record of the information to be recorded;

(c) "constant of the control device" means the numerical characteristic giving the value of the input signal required to show and record a distance travelled of 1 kilometre; this constant must be expressed either in revolutions per kilometre ( $k = \dots \text{ rev/km}$ ), or in impulses per kilometre ( $k = \dots \text{ imp/km}$ );

(d) "characteristic coefficient of the vehicle" means the numerical characteristic giving the value of the output signal emitted by the part of the vehicle linking it with the control device (gearbox output shaft or axle) while the vehicle travels a distance of one measured kilometre under normal test conditions (see chapter VI, paragraph 4 of this appendix). The characteristic coefficient is expressed either in revolutions per kilometre ( $W = \text{ rev/km}$ ) or in impulses per kilometre ( $W = \dots \text{ imp/km}$ );

(e) "effective circumference of wheel tyres" means the average of the distances travelled by the several wheels moving the vehicle (driving wheels) in the course of one complete rotation. The measurement of these distances must be made under normal test conditions (see chapter VI, paragraph 4 of this appendix) and is expressed in the form:  $l = \dots \text{ mm}$ .

#### II. General characteristics and functions of control device

The control device must be able to record the following:

1. distance travelled by the vehicle;
2. speed of the vehicle;
3. driving time;
4. other periods of work or of availability;
5. breaks from work and daily rest periods;
6. opening of the case containing the record sheet;
7. for electronic control device which is device operating by signals transmitted electrically from the distance and speed sensor, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the recording equipment (except lighting), in the power supply of the distance and speed sensor and any interruption in the signal lead to the distance and speed sensor.

For vehicles used by two drivers the control device must be capable of recording

---

<sup>40</sup> Modified by amendment 2.

simultaneously but distinctly and on two separate sheets details of the periods listed under 3, 4 and 5.

### **III. Construction requirements for control device**

#### **A. General points**

1. Control device shall include the following:
  - (a) Visual instruments showing:
    - distance travelled (distance recorder),
    - speed (speedometer),
    - time (clock).
  - (b) Recording instruments comprising:
    - a recorder of the distance travelled,
    - a speed recorder,
    - one or more time recorders satisfying the requirements laid down in chapter III C 4.
  - (c) A means of marking showing on the record sheet individually:
    - each opening of the case containing that sheet,
    - for electronic control device, as defined in point 7 of chapter II, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the control device (except lighting), not later than at switching-on the power supply again,
    - for electronic control device, as defined in point 7 of chapter II, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the distance and speed sensor and any interruption in the signal lead to the distance and speed sensor.
2. Any inclusion of the equipment of devices additional to those listed above must not interfere with the proper operation of the mandatory devices or with the reading of them.

The control device must be submitted for approval complete with any such additional devices.

#### **3. Materials**

- (a) All the constituent parts of the control device must be made of materials with sufficient stability and mechanical strength and stable electrical and magnetic characteristics.
- (b) Any modification in a constituent part of the control device or in the nature of the materials used for its manufacture must, before being applied in manufacture, be submitted for approval to the authority which granted type-approval for the control device.

#### **4. Measurement of distance travelled**

The distances travelled may be measured and recorded either:

- so as to include both forward and reverse movement, or
- so as to include only forward movement.

Any recording of reversing movements must on no account affect the clarity and accuracy of the other recordings.

#### **5. Measurement of speed**

(a) The range of speed measurement shall be as stated in the type-approval certificate.

(b) The natural frequency and the damping of the measuring device must be such that the instruments showing and recording the speed can, within the range of measurement, follow acceleration changes of up to  $2 \text{ m/s}^2$ , within the limits of accepted tolerances.

#### 6. Measurement of time (clock)

(a) The control of the mechanism for resetting the clock must be located inside a case containing the record sheet; each opening of that case must be automatically recorded on the record sheet.

(b) If the forward movement mechanism of the record sheet is controlled by the clock, the period during which the latter will run correctly after being fully wound must be greater by at least 10% than the recording period corresponding to the maximum sheet-load of the equipment.

#### 7. Lighting and protection

(a) The visual instruments of the control device must be provided with adequate non-dazzling lighting.

(b) For normal conditions of use, all the internal parts of the control device must be protected against damp and dust. In addition they must be made proof against tampering by means of casings capable of being sealed.

### B. Visual instruments

#### 1. Distance travelled indicator (distance recorder)

(a) The value of the smallest grading on the control device showing distance travelled must be 0.1 kilometres. Figures showing hectometres must be clearly distinguishable from those showing whole kilometres.

(b) The figures on the distance recorder must be clearly legible and must have an apparent height of at least 4 mm.

(c) The distance recorder must be capable of reading up to at least 99,999.9 kilometres.

#### 2. Speed indicators (speedometer)

(a) Within the range of measurement, the speed scale must be uniformly graduated by 1, 2, 5 or 10 kilometres per hour. The value of a speed graduation (space between two successive marks) must not exceed 10% of the maximum speed shown on the scale.

(b) The range indicated beyond that measured need not be marked by figures.

(c) The length of each space on the scale representing a speed difference of 10 kilometres per hour must not be less than 10 millimetres.

(d) On an indicator with a needle, the distance between the needle and the control device face must not exceed 3 millimetres.

#### 3. Time indicator (clock)

The time indicator must be visible from outside control device and give a clear, plain and unambiguous reading.

### C. Recording instruments

#### 1. General points

(a) All equipment, whatever the form of the record sheet (strip or disc) must be provided with a mark enabling the record sheet to be inserted correctly, in such a way as

to ensure that the time shown by the clock and the time-marking on the sheet correspond.

(b) The mechanism moving the record sheet must be such as to ensure that the latter moves without play and can be freely inserted and removed.

(c) For record sheets in disc form, the forward movement device must be controlled by the clock mechanism. In this case, the rotating movement of the sheet must be continuous and uniform, with a minimum speed of 7 millimetres per hour measured at the inner border of the ring marking the edge of the speed recording area.

In equipment of the strip type, where the forward movement device of the sheets is controlled by the clock mechanism the speed of rectilinear forward movement must be at least 10 millimetres per hour.

(d) Recording of the distance travelled, of the speed of the vehicle and of any opening of the case containing the record sheet or sheets must be automatic.

## 2. Recording distance travelled

(a) Every kilometre of distance travelled must be represented on the record by a variation of at least 1 millimetre on the corresponding coordinate.

(b) Even at speeds reaching the upper limit of the range of measurement, the record of distances must still be clearly legible.

## 3. Recording speed

(a) Whatever the form of the record sheet, the speed recording stylus must normally move in a straight line and at right angles to the direction of travel of the record sheet.





However, the movement of the stylus may be curvilinear, provided the following conditions are satisfied:


- the trace drawn by the stylus must be perpendicular to the average circumference (in the case of sheets in disc form) or to the axis (in the case of sheets in strip form) of the area reserved for speed recording,
- the ratio between the radius of curvature of the trace drawn by the stylus and the width of the area reserved for speed recording must be not less than 2.4 to 1 whatever the form of the record sheet,
- the markings on the timescale must cross the recording area in a curve of the same radius as the trace drawn by the stylus. The spaces between the markings on the timescale must represent a period not exceeding one hour.

(b) Each variation in speed of 10 kilometres per hour must be represented on the record by a variation of at least 1.5 millimetres on the corresponding coordinate.

## 4. Recording time

(a) Control device must be so constructed that the period of driving time is always recorded automatically and that it is possible, through the operation where necessary of a switch device to record separately the other periods of time as follows:

- (i) under the sign  driving time;
- (ii) under the sign  ..all other periods of work;
- (iii) under the sign  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;
- (iv) under the sign  breaks in work and daily rest periods.

Each Contracting Party may permit all the periods referred to in subparagraphs (ii) and (iii) above to be recorded under the sign  on the record sheets used on vehicles registered in its territory.

(b) It must be possible, from the characteristics of the traces, their relative positions and if necessary the signs laid down in paragraph 4 (a) to distinguish clearly between the various periods of time.

The various periods of time should be differentiated from one another on the record by differences in the thickness of the relevant traces, or by any other system of at least equal effectiveness from the point of view of legibility and ease of interpretation of the record.

(c) In the case of vehicles with a crew consisting of more than one driver, the recordings provided for in paragraph 4 (a) must be made on two separate sheets, each sheet being allocated to one driver. In this case, the forward movement of the separate sheets must be effected either by a single mechanism or by separate synchronized mechanisms.

#### **D. Closing device**

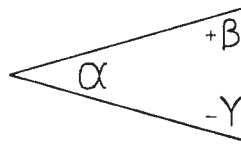
1. The case containing the record sheet or sheets and the control of the mechanism for resetting the clock must be provided with a lock.
2. Each opening of the case containing the record sheet or sheets and the control of the mechanism for resetting the clock must be automatically recorded on the sheet or sheets.

#### **E. Markings**

1. The following markings must appear on the instrument face of the control device:
  - Close to the figure shown by the distance recorder, the unit of measurement of distance, indicated by the abbreviation "km",
  - near the speed scale, the marking "km/h",
  - the measurement range of the speedometer in the form "Vmin ... km/h, Vmax ... km/h". This marking is not necessary if it is shown on the descriptive plaque of the equipment.

However, these requirements shall not apply to control devices approved before 10 August 1970.

2. The descriptive plaque must be built into the equipment and must show the following markings, which must be visible on the control device when installed:
  - name and address of the manufacturer of the equipment,
  - manufacturer's number and year of construction,
  - approval mark for the control device type,
  - the constant of the equipment in the form "k = ... rev/km" or "k = ... imp/km",
  - optionally, the range of speed measurement, in the form indicated in point 1,
  - should the sensitivity of the instrument to the angle of inclination be capable of affecting the readings given by the equipment beyond the permitted tolerances, the permissible angle expressed as:



where  $\alpha$  is the angle measured from the horizontal position of the front face (fitted the right way up) of the equipment for which the instrument is calibrated, while  $\beta$  and  $\gamma$  represent respectively the maximum permissible upward and downward deviations from the angle of calibration  $\alpha$ .

#### F. Maximum tolerances (visual and recording instruments)

1. On the test bench before installation:

(a) distance travelled:

1% more or less than the real distance, where the distance is at least 1 kilometre;

(b) speed:

3 km/h more or less than the real speed;

(c) time:

two minutes per day with a maximum of 10 minutes per 7 days in cases where the running period of the clock after rewinding is not less than that period.

2. On installation:

(a) distance travelled:

2% more or less than the real distance, where that distance is at least 1 kilometre;

(b) speed:

4 km/h more or less than real speed;

(c) time:

two minutes per day, or

10 minutes per seven days.

3. In use:

(a) distance travelled:

4% more or less than the real distance, where that distance is at least 1 kilometre;

(b) speed:

6 km/h more or less than the real speed;

(c) time:

two minutes per day, or

10 minutes per seven days

4. The maximum tolerances set out in paragraphs 1, 2 and 3 are valid for temperatures between 0 and 40 C, temperatures being taken in close proximity to the equipment.

5. Measurement of the maximum tolerances set out in paragraphs 2 and 3 shall take place under the conditions laid down in Chapter VI.

#### IV. Record sheets

##### A. General points

1. The record sheets must be such that they do not impede the normal functioning



of the instrument and that the records which they contain are indelible and easily legible and identifiable.

The record sheets must retain their dimensions and any records made on them under normal conditions of humidity and temperature.

In addition it must be possible by each crew member to enter on the sheets, without damaging them and without affecting the legibility of the recordings, the following information:

- (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,
  - 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 to be assigned);
- (e) the time of any change of vehicle.

Under normal conditions of storage, the recordings must remain clearly legible for at least one year.

2. The minimum recording capacity of the sheets, whatever their form, must be 24 hours.

If several discs are linked together to increase the continuous recording capacity which can be achieved without intervention by staff, the links between the various discs must be made in such a way that there are no breaks in or overlapping of recordings at the point of transfer from one disc to another.

## **B. Recording areas and their graduation**

1. The record sheets shall include the following recording areas:
  - an area exclusively reserved for data relating to speed,
  - an area exclusively reserved for data relating to distance travelled,
  - one or more areas for data relating to driving time, to other periods of work and availability to breaks from work and to rest periods for drivers.
2. The area for recording speed must be scaled off in divisions of 20 kilometres per hour or less. The speed corresponding to each marking on the scale must be shown in figures against that marking. The symbol "km/h" must be shown at least once within the area. The last marking on the scale must coincide with the upper limit of the range of measurement.
3. The area for recording distance travelled must be set out in such a way that the number of kilometres travelled may be read without difficulty.
4. The area or areas reserved for recording the periods referred to in point 1 must be so marked that it is possible to distinguish clearly between the various periods of time.

## **C. Information to be printed on the record sheets**

Each sheet must bear, in printed form, the following information:

- name and address or trade name of the manufacturer,
- approval mark for the model of the sheet,
- approval mark for the type or types of control devices in which the sheet may be used,
- upper limit of the speed measurement range, printed in kilometres per hour.

By way of minimal additional requirements, each sheet must bear, in printed form a timescale graduated in such a way that the time may be read directly at intervals of 15 minutes while each 5-minute interval may be determined without difficulty.

#### **D. Free space for handwritten insertions**

A free space must be provided on the sheets such that drivers may as a minimum write in the following details:

- surname and first name of the driver,
- date and place where use of the sheet begins and date and place where such use ends,
- the registration number or numbers of the vehicle or vehicles to which the driver is assigned during the use of the sheet,
- odometer readings from the vehicle or vehicles to which the driver is assigned during the use of the sheet,
- the time at which any change of vehicle takes place.

#### **V. Installation of control device**

##### **A. General points**

1. The control device must be positioned in the vehicle in such a way that the driver has a clear view from his seat of speedometer, distance recorder and clock while at the same time all parts of those instruments, including driving parts, are protected against accidental damage.

2. It must be possible to adapt the constant of the control device to the characteristic coefficient of the vehicle by means of a suitable device, to be known as an adaptor.

Vehicles with two or more rear axle ratios must be fitted with a switch device whereby these various ratios may be automatically brought into line with the ratio for which the control device has been adapted to the vehicle.

3. After the control device has been checked on installation, an installation plaque shall be affixed to the vehicle beside the device or in the device itself and in such a way as to be clearly visible. After every inspection by an approved fitter or workshop requiring a change in the setting of the installation itself, a new plaque must be affixed in place of the previous one.

The plaque must show at least the following details:

- name, address or trade name of the approved fitter or workshop,
- characteristic coefficient of the vehicle, in the form "w = ... rev/km" or "w = ... imp/km",
- effective circumference of the wheel tyres in the form "l = ... mm",
- the dates on which the characteristic coefficient of the vehicle was determined and the effective measured circumference of the wheel tyres.

## B. Sealing

The following parts must be sealed:

- (a) the installation plaque, unless it is attached in such a way that it cannot be removed without the markings thereon being destroyed;
- (b) the two ends of the link between the control device proper and the vehicle;
- (c) the adaptor itself and the point of its insertion into the circuit;
- (d) the switch mechanism for vehicles with two or more axle ratios;
- (e) the links joining the adaptor and the switch mechanism to the rest of the control device;
- (f) the casings required under Chapter III A 7 (b).

In particular cases, further seals may be required on approval of the control device type and a note of the positioning of these seals must be made on the approval certificate.

Only the seals mentioned in (b), (c) and (e) may be removed in cases of emergency; for each occasion that these seals are broken a written statement giving the reasons for such action must be prepared and made available to the competent authority.

## VI. Checks and inspections

The Contracting Party shall nominate the bodies which shall carry out the checks and inspections.

### 1. Certification of new or repaired instruments

Every individual device, whether new or repaired, shall be certified in respect of its correct operation and the accuracy of its readings and recordings, within the limits laid down in Chapter III F 1, by means of sealing in accordance with Chapter V B (f).

For this purpose, the Contracting Party may stipulate an initial verification, consisting of a check on and confirmation of the conformity of a new or repaired device with the type-approved model and/or with the requirements of this annex and its appendices or may delegate the power to certify to the manufacturers or to their authorized agents.

### 2. Installation

When being fitted to a vehicle, the control device and the whole installation must comply with the provisions relating to maximum tolerances laid down in Chapter III F 2.

The inspection tests shall be carried out by the approved fitter or workshop on his or its responsibility.

### 3. Periodic inspections

- (a) Periodic inspections of the control device fitted to vehicles shall take place at least every two years and may be carried out in conjunction with roadworthiness tests of vehicles.

These inspections shall include the following checks:

- that the control device is working correctly,
  - that the control device carries the type-approval mark,
  - that the installation plaque is affixed,
  - that the seals on the control device on the other parts of the installation are intact,
  - the actual circumference of the tyres.
- (b) An inspection to ensure compliance with the provision of Chapter III F 3 on the maximum tolerances in use shall be carried out at least once every six years, although

each Contracting Party may stipulate a shorter interval for such inspection in respect of vehicles registered in its territory. Such inspections must include replacement of the installation plaque.

#### **4. Measurement of errors**

The measurement of errors on installation and during use shall be carried out under the following conditions, which are to be regarded as constituting standard test conditions:

- vehicle unladen, in normal running order,
- tyre pressures in accordance with the manufacturer's instructions,
- tyre wear within the limits allowed by law,
- movement of the vehicle: the vehicle must proceed, driven by its own engine, in a straight line and on a level surface, at a speed of  $50 \pm 5$  km/h; provided that it is of comparable accuracy, the test may also be carried out on an appropriate test bench.

## APPENDIX 1B<sup>41</sup>

### 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<sup>1</sup>, 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.

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:

---

<sup>41</sup> Introduced by amendment 5

\* 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).

<i>Terms used in Annex IB</i>		<i>Terms used in the AETR</i>
Member States		Contracting Parties
MS		CP
Annex (IB)	<b>Replaced by</b>	Appendix (1B)
Appendix		Sub-appendix
Regulation		Agreement or AETR
Community		UNECE

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

<i>Legal texts of the European Community</i>		<i>Legal texts of the United Nations Economic Commission for Europe</i>
Council Regulation (EEC) No. 3821/85		AETR
Council Directive No. 92/23/EEC	<b>Replaced by</b>	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:’

## Appendix 2<sup>42</sup>

### Approval mark and certificates

#### I. Approval mark

1. The approval mark shall be made up of:

A rectangle, within which shall be placed the letter “e” followed by a distinguishing number for the country which has issued the approval in accordance with the following conventional signs:

Germany	1	Slovakia	27
France	2	Belarus	28
Italy	3	Estonia	29
Netherlands	4	Moldova	30
Sweden	5	Bosnia-Herzegovina	31
Belgium	6	Latvia	32
Hungry	7	Liechtenstein	33
Czech Republic	8	Bulgaria	34
Spain	9	Kazakhstan	35
Serbia	10	Lithuania	36
United Kingdom	11	Turkey	37
Austria	12	Turkmenistan	38
Luxembourg	13	Azerbaijan	39
Switzerland	14	The former Yugoslav Republic of Macedonia	40
Norway	16	Andorra	41
Finland	17	Uzbekistan	44
Denmark	18	Ukraine	46
Romania	19	Cyprus	49
Poland	20	Malta	50
Portugal	21	Albania	54
Russian Federation	22	Armenia	55
Greece	23	Montenegro	56
Ireland	24	San Marino	57
Croatia	25	Monaco	59

<sup>42</sup> Modified successively by amendments 2, 3, 5 and 6



Slovenia

26

Subsequent numbers shall be assigned:

(i) To countries Contracting Parties to the 1958 Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts the same numbers as assigned to those countries by that Agreement;

(ii) To countries non-Contracting Parties to the 1958 Agreement - in the chronological order in which they ratify or accede to this Agreement;

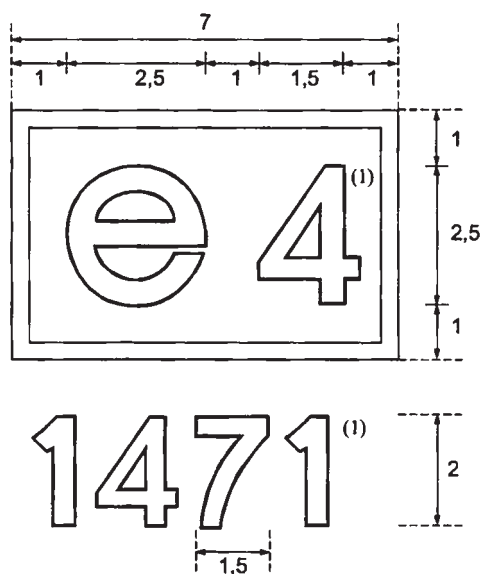
and

An approval number corresponding to the number of the approval certificate drawn up for the prototype of the control device or the record sheet, placed at any point within the immediate proximity of this rectangle.

*Note:* In order to ensure in the future conformity between conventional signs in the 1958 Agreement and those set up in the AETR Agreement new Contracting Parties should be allocated the same number in both Agreements.

2. The approval mark shall be shown on the descriptive plaque of each set of control device and on each record sheet. It must be indelible and must always remain clearly legible.

3. The dimensions of the approval mark drawn below are expressed in millimetres, these dimensions being minima. The ratios between the dimensions must be maintained.



(1) These figures are shown for guidance only.

**II. Approval certificate for products in accordance with Appendix 1<sup>43</sup>**

A Contracting Party having granted approval shall issue the applicant with an approval certificate, the model for which is given below. When informing other Contracting Parties of approvals issued or, if the occasion should arise, withdrawn, a Contracting Party shall use copies of that certificate.

**Approval certificate**

---

Name of competent administration  
 .....

Notification concerning:\*

- approval of a type of control device
- withdrawal of approval of a type of control device
- approval of a model record sheet
- withdrawal of approval of a record sheet

---

Approval No. ....

1. Trade mark or name .....
2. Name of type of model .....
3. Name of manufacturer .....
4. Address of manufacturer .....
5. Submitted for approval on .....
6. Tested at .....
7. Date and number of test report.....
8. Date of approval.....
9. Date of withdrawal of approval .....
10. Type or types of control device in which sheet is designed to be used.....
11. Place .....
12. Date .....
13. Descriptive documents annexed .....

---

14. Remarks

---

.....  
 (Signature)

<sup>43</sup> Title modified by amendment 5.

\* Delete items not applicable

### III. Approval certificate for products in accordance with appendix 1B <sup>44</sup>

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

<sup>44</sup> Introduced by amendment 5.

## Appendix 3<sup>45</sup>

### Model forms

In accordance with article 12 bis of this Agreement, road carriers may use the following model forms to facilitate roadside checks:

1. The Attestation of activities is to be used when a driver has been on sick leave or annual leave or when he has been driving a vehicle exempted from the scope of the AETR as defined in article 2 of this Agreement.

#### Instructions for use

*(To be reproduced, as much as possible, on the reverse of the form)*

(a) All the fields in this form must be filled in, **before the journey**, by the transport undertaking and the driver concerned.

(b) The text of the form may not be modified.

(c) In order to be valid, the form must be signed both by the authorized representative of the transport undertaking and by the driver himself. For individual undertakings, the driver signs once on behalf of the undertaking and once as the driver. Only the signed original is valid.

(d) The form may be printed on paper containing the undertaking's logo. Sections 1 to 5 may be preprinted. The signature of the undersigned may not be replaced by the undertaking's stamp but may be accompanied by it.

(e) Any additional national or regional information must be included on the reverse of the form.

(f) If this form is drawn up in a language other than English or French, the title, in the national language, must appear below the English and French titles, which must be retained. The section headings in the body of the form must be repeated in English when the original document is drawn up in a language other than English (see attached model).

2. *(reserved for a possible other form) ...*

---

<sup>45</sup> Introduced by amendment 6

**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 maladie*15.  was on annual leave\*\*\* / *était en congé annuel*16.  was on leave or rest\*\*\* / *était en congé ou repos*17.  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 conduite*19.  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.

## **Protocol of signature**

When signing the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport, the undersigned, duly authorized have agreed on the following:

The Contracting Parties declare that this Agreement is without prejudice to such provisions as may, if appropriate, subsequently be drawn up in the matter of the duration and spread-over of work.

### **ad article 4 of the Agreement**

The provisions of article 4, paragraph 1, shall not be construed as rendering applicable, outside the State in which the vehicle performing the transport operation is registered, any prohibition of traffic on certain days or at certain hours which may apply in that State to certain categories of vehicles. The provisions of article 4, paragraph 2, shall not be construed as preventing a Contracting Party from enforcing in its territory the provisions of its domestic laws and regulations which prohibit certain categories of vehicle traffic on certain days or at certain hours.

Every Contracting Party which, being a Party to a special agreement as referred to in article 4, paragraph 2, of this Agreement, authorizes international transport operations beginning and ending in the territories of the Parties to the said special agreement by vehicles registered in the territory of a State which, being a Contracting Party to this Agreement, is not a Party to the said special agreement may make it a condition for the conclusion of bilateral or multilateral agreements authorizing such transport operations that the crews performing those operations shall, in the territories of States Parties to the said special agreement, comply with the provisions of the said special agreement.

### **ad article 12 of the Agreement**

The undersigned undertake to discuss after the Agreement has entered into force the insertion therein, by means of an amendment, of a clause providing for the use of a control device of approved type which when placed on the vehicle would so far as possible replace the individual control book.

### **ad article 14 of the Agreement**

The Contracting Parties recognize that it would be desirable for:

- each Contracting Party to adopt the measures necessary to enable it to institute proceedings on account of breaches of the provisions of the Agreement not only if the breaches are committed in its territory, but also if they are committed in the territory of another State during an international road transport operation performed by a vehicle which the Contracting Party has registered;
- them to afford one another assistance for the purpose of imposing penalties for breaches committed.

### **ad annex to the Agreement**

Notwithstanding paragraph 4 of the general provisions of the annex to this Agreement, Switzerland may dispense with the requirement that employers must sign the weekly reports in the individual control book.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.