

(stara treść jaka pozostaje aktualna)  
(nowa treść ujęta na zlecenie ZMPD)

Dz.U.99.94.1087

2009-11-12 sprost. Dz.U.2009.190.1479 ogólne

## O WIADCZENIE RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 30 sierpnia 1999 r.

w sprawie ratyfikacji przez Rzeczpospolitą Polską Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy.

### POLSKA

Zastrzeżenie uchylone przy podpisywaniu:

"Polska Rzeczpospolita Ludowa uważa, że niniejsza umowa powinna być otwarta i umożliwić udział wszystkim państwom europejskim bez jakiegokolwiek dyskryminacji".

O wiadczenie uchylone w dokumencie ratyfikacyjnym:

"Rzeczpospolita Polska nie podtrzymuje zastrzeżenia co do niestosowania artykułu 18 ust. p 2 i 3 (poprzednio: artykułu 20 ust. p 2 i 3) powyższej umowy, uchylonego przy jej podpisywaniu".

### ZAKŁADNIK

Przekład

## 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 rodków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania,

uzgodniły, co następuje:

### Artykuł I

#### Określenia

W rozumieniu niniejszej umowy określa się:

- "pojazd" oznacza każdy pojazd samochodowy lub przyczep; określenie to obejmuje zespół pojazdów;
- "pojazd samochodowy" oznacza każdy pojazd drogowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii, który służy normalnie do przewozu osób lub ładunków; określenie to nie obejmuje ciągników rolniczych;
- "przyczepa" oznacza każdy pojazd przeznaczony do ciągnięcia przez pojazd samochodowy; określenie to obejmuje naczepy;
- "naczepa" oznacza każdy przyczep przeznaczony do sprzężania z pojazdem samochodowym w taki sposób, że naczepa spoczywa na pojedynczym samochodowym i ciężka część masy naczepy i jej ładunku obciąża pojazd samochodowy;

- (e) "zespół pojazdów" oznacza sprżone ze sob pojazdy, poruszaj ce si po drodze jako całość ;
- (f) "dopuszczalna masa całkowita" oznacza całkowit mas pojazdu wraz z ładunkiem, ustalony jako dopuszczalny przez właściwy organ kraju rejestracji pojazdu;
- (g) "przewóz drogowy" oznacza każde przemieszczenie pojazdu w stanym lub ładnym po drogach otwartych do użytku publicznego, przeznaczonego do przewozu pasażerów lub towarów;
- (h) "międzynarodowy przewóz drogowy" oznacza przewóz drogowy, w czasie którego następuje przekroczenie przynajmniej jednej granicy;
- (i) "usługi regularne" oznacza usługi polegaj ce na przewozie osób z określonymi częstotliwościami po określonych trasach, z możliwościami wsiadania i wysiadania na ustalonych z góry przystankach. Przepisy reguluj ce te usługi lub zastępuj ce je dokumenty, zatwierdzone przez właściwe organy Umawiających się Stron i opublikowane przez przewoźnika przed ich zastosowaniem, określaj warunki przewozu, mianowicie częstotliwość, rozkłady jazdy, taryfy i obowiązki przewoźnika w takim zakresie, w jakim te warunki nie są ujęte w odpowiednich przepisach prawnych lub porządkowych.  
Za usługi regularne uznaje się również te usługi, które zapewniaj przewóz określonych kategorii osób, z wyjątkiem 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 zapewniaj ce przewóz pracowników do miejsca 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" oznacza każdą osobę, otrzymuj c wynagrodzenie lub nie, która kieruje pojazdem nawet w ciągu krótkiego okresu, oraz każdą osobę, która znajduje się w pojeździe, aby kierować nim w razie potrzeby;
- (k) "członek załogi" oznacza kierowcę lub każdą z niżej wymienionych osób, niezależnie od tego, czy osoba ta otrzymuje wynagrodzenie czy nie:
  - (i) "konwojenta", tzn. każdą osobę towarzyszącą kierowcy, która pomaga mu w niektórych manewrach, i biorąc zwykle czynny udział w operacjach transportowych, chociaż nie będąc kierowcą w rozumieniu ustępu (j) niniejszego artykułu,
  - (ii) "konduktora", tzn. osobę towarzyszącą kierowcy pojazdu samochodowego przeznaczonego do przewozu pasażerów, odpowiedzialną w szczególności za sprzedaż i kontrolowanie biletów lub innych dokumentów uprawniających pasażerów do podróży tym pojazdem;
- (l) "tydzień" oznacza okres zawarty między godziną 00:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę ;
- (m) "odpoczynek" oznacza każdą nieprzerwaną okres obejmuj c co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

n) szprzerwaóó dowolny okres, w ciągu którego kierowca nie może prowadzić pojazd ani wykonywać żadnej innej pracy i który jest wykorzystywany wyłącznie do odpoczynku;

o) szdzienny okres odpoczynkuóó dzienny okres, w ciągu którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i który obejmuje szregularny dzienny okres odpoczynkuóó lub szskrócony dzienny okres odpoczynkuóó:

i) szregularny dzienny okres odpoczynkuóóó nieprzerwany okres odpoczynku trwaj c co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku może być podzielony na dwa okresy, z których pierwszy powinien trwać nieprzerwanie co najmniej 3 godziny, zaś drugi óó nieprzerwanie trwać co najmniej 9 godzin;

ii) szskrócony dzienny okres odpoczynkuóóó nieprzerwany okres odpoczynku trwaj c co najmniej 9 godzin, ale mniej niż 11 godzin;

p) sztygodniowy okres odpoczynkuóóó tygodniowy okres, w ciągu którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem i który obejmuje szregularny tygodniowy okres odpoczynkuóóó oraz szskrócony tygodniowy okres odpoczynkuóóó:

- i) śregularny tygodniowy okres odpoczynkuö ó dowolny okres odpoczynku trwaj cy nie mniej ni 45 godzin,
- ii) śskrócony tygodniowy okres odpoczynkuö ó dowolny okres odpoczynku, trwaj cy mniej ni 45 godzin, który mo na na warunkach ustalonych w art. 8 Umowy skróci do nie mniej ni 24 kolejnych godzin;
- q) śinna pracaö ó ka da praca, prócz prowadzenia pojazdu, w tym praca na rzecz tego samego b d innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim. Termin ten nie obejmuje czasu oczekiwania oraz czasu, niewykorzystywanego do prowadzenia i sp dzionego w jad cym poje dzie, na promie lub w poci gu;
- r) śczas prowadzenia pojazduö ó czas wykorzystywany do prowadzenia pojazdu, zarejestrowany automatycznie, póć automatycznie b d r cznie zgodnie z warunkami okre lonymi w niniejszej Umowie;
- s) śdzienny czas prowadzenia pojazdówö ó ćczny czas prowadzenia pojazdu od zako czenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpocz cia nast pnego dziennego okresu odpoczynku lub pomi dzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku;
- t) śtygodniowy czas prowadzenia pojazduö ó ćczny czas prowadzenia pojazdu w ci gu tygodnia;
- u) śokres prowadzenia pojazduö ó ćczny czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpocz cia przez kierowc prowadzenia pojazdu po okresie odpoczynku lub przerwie do momentu rozpocz cia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia mo e by ci gć lub przerywany;
- v) śzaćga kilkuosobowaö ó sytuacja, kiedy w trakcie ka dego okresu prowadzenia pojazdu mi dzy dwoma kolejnymi dziennymi okresami odpoczynku, lub mi dzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku w poje dzie przebywa co najmniej dwóch kierowców w celu prowadzenia pojazdu. Przez pierwsz godzin prowadzenia pojazdu w przypadku obsady kilkuosobowej obecno innego kierowcy lub kierowców jest fakultatywna, ale przez pozostać cz tego okresu taka obecno jest obowi zkowa;
- w) śprzedsi biorstwo transportoweö ó oznacza osob fizyczn , osob prawn lub podmiot nieposiadaj cy osobowo ci prawnej, niezale nie od tego czy dziać zarobkowo czy jest to praca o innym charakterze, oraz ka dy organ urz dowy posiadaj cy wćsn podmiotowo lub zale ny od organu wćdzy, posiadaj cego tak podmiotowo , które uczestnicz w przewozie drogowym i wykonuj przewóz drogowy zarobkowo lub na potrzeby wćsne.

## Artykuć

### Zakres stosowania

1. Niniejsza Umowa ma zastosowanie na terytorium ka dej z Umawiaj cych si Stron w stosunku do ka dego mi dzynarodowego przewozu drogowego, wykonywanego dowolnym pojazdem zarejestrowanym na terytorium tej Umawiaj cej si Strony lub na terytorium ka dej innej Umawiaj cej si Strony.
2. Jednak e je eli Umawiaj ce si Strony, przez których terytorium wykonywane s przewozy, nie uzgodnić inaczey, niniejsza Umowa nie ma zastosowania do mi dzynarodowych przewozów drogowych wykonywanych przez:
  - a) pojazdy u ywane do przewozu rzeczy, gdy dopuszczalna masa caćowita, ćcznie z przyczep lub naczep , nie przekracza 3,5 tony;
  - b) pojazdy, u ywane do przewozu osób, które ze wzgl du na swoj konstrukcj i wyposa enie mog przewozi nie wi cej ni dziewi osób ćcznie z kierowc i s przeznaczone do tego celu;
  - c) pojazdy, u ywane do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;
  - d) pojazdy o dopuszczalnej maksymalnej pr dko ci nie przekraczaj cej 40 km/h;
  - e) pojazdy, b d ce wćsno ci sićbrojnych, sć b obrony cywilnej, stra y po arnej i sić odpowiedzialnych za utrzymywanie porz dku publicznego, lub wynajmowane przez nie bez

kierowców, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym osobom i pozostaje pod ich kontrolą ;

f) pojazdy wykorzystywane w razie wypadków lub do prowadzenia działań ratowniczych, w tym pojazdami używanymi w niehandlowych przewozach pomocy humanitarnej;

g) pojazdy specjalistyczne, wykorzystywane w celach medycznych;

h) pojazdy specjalistyczne pomocy drogowej poruszające się w promieniu 100 km od swojej bazy;

i) pojazdy poddawane próbom drogowym w celu rozwoju technicznego lub w ramach napraw albo konserwacji oraz pojazdy nowe lub przebudowane, które nie zostały jeszcze dopuszczone do ruchu;

j) pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony, używane do niehandlowych przewozów rzeczy;

k) pojazdy użytkowe o statusie pojazdów zabytkowych zgodnie z przepisami umawiającej się Strony, w której są używane, wykorzystywane do niehandlowych przewozów osób lub rzeczy.

## Artykuł 3

Stosowanie niektórych przepisów Umowy wobec przewozów drogowych wykonywanych przez pojazdy państw, niebędących Umawiającymi się Stronami

1. Każda Umawiająca się Strona będzie stosowała na swoim terytorium wobec międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa niebędącego stroną niniejszej Umowy przepisy nie mniej wymagające, niż podane w artykułach 5, 6, 7, 8, 9 i 10 niniejszej Umowy.

2. ) Każda Umawiająca się strona, w przypadku pojazdów zarejestrowanych w państwie, niebędącym stroną niniejszej Umowy, będzie mogła zamiast przyrzędu kontrolnego odpowiadającego specyfikacjom załącznika do niniejszej Umowy, da tylko dziennych wykresówek wypełnionych ręcznie przez każdego członka załogi za okres od chwili wjazdu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

b) W tym celu każdy członek załogi powinien wpisywać ręcznie do swojej wykresówki, korzystając z odpowiednich znaków graficznych, podanych w artykule 12 załącznika do niniejszej Umowy, informacje dotyczące jego aktywności zawodowej oraz okresów odpoczynku.

## Artykuł 4

### Ogólne zasady

Każda Umawiająca się Strona może stosować wyśze minimalne lub niższe maksymalne wielkości nie ustalone w artykułach 5-8 włącznie. Tym niemniej postanowienia niniejszej Umowy będą miały zastosowanie wobec kierowców, wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe pojazdami zarejestrowanymi w innym państwie, będącym lub niebędącym Umawiającą się Stroną .

## Artykuł 5

### Członkowie załogi

1. Dla kierowców wykonujących przewozy rzeczy przyjęto następujący wiek minimalny:

a) dla kierowców pojazdów lub zestawów drogowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 ton ó nie mniej niż 18 lat;

b) dla kierowców innych pojazdów:

- nie mniej niż 21 lat lub

- nie mniej niż 18 lat pod warunkiem, że osoby te mają wykształcenie kwalifikacji zawodowych, wydawane przez jedną z Umawiających się Stron i potwierdzające ukończenie kursu dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy. Umawiające się Strony informują się wzajemnie o minimalnym krajowym poziomie szkolenia i innych odpowiednich warunkach dotyczących kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy rzeczy, zgodnie z niniejszą Umową.

2. Kierowca wykonujący przewozy osób nie powinien mieć mniej niż 21 lat. Kierowca wykonujący przewozy osób na trasach w promieniu ponad 50 km od bazy powinien poza tym spełniać jeden z następujących warunków:

a) jego staż pracy, jako kierowcy pojazdu, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 tony, nie może być mniejszy niż jeden rok;

b) jego staż pracy, jako kierowcy pojazdów, przeznaczonych do przewozów osób na trasach w promieniu 50 km od bazy lub innych rodzajów przewozów osób, nieobjętych działaniem niniejszej Umowy, pod warunkiem, że właściwy organ uzna, iż w tym czasie zdobył niezbędną wiedzę;

c) powinien mieć za wykształcenie o kwalifikacji zawodowej, nadawane przez jedną z Umawiających się Stron, potwierdzające ukończenie przez niego kursu dla kierowców pojazdów przeznaczonych do przewozu osób.

## **Artykuł 6**

### **Czas prowadzenia pojazdu**

1. Dzienny czas prowadzenia pojazdu określony w artykule 1 s) niniejszej Umowy nie powinien przekraczać dziewięciu godzin. Może on być przedłużony maksymalnie do 10 godzin nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

2. Tygodniowy czas prowadzenia pojazdu określony w artykule 1 t) niniejszej Umowy nie powinien przekraczać 56 godzin.

3. / czny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekraczać 90 godzin.

4. Czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas prowadzenia na terytorium Umawiających się Stron i państw niebędących Umawiającymi się Stronami.

5. Kierowca rejestruje jako innoprac cały czas określony w artykule 1 q), a także cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu u prywatnego do działalności zarobkowej, nieobjętego zakresem stosowania niniejszej Umowy, oraz rejestruje wszelkie okresy gotowości, określone w artykule 12.3 c) załącznika do niniejszej Umowy. Zapisy tych danych dokonywane są albo ręcznie na wykresówce, na wydruku, albo przy użyciu funkcji ręcznego wprowadzania danych do urządzenia rejestrującego.

## **Artykuł 7**

### **Przerwy**

1. Po okresie prowadzenia pojazdu trwającego cztery i pół godziny kierowcy przysługuje cięgodzinna przerwa trwająca co najmniej 45 minut, chyba że kierowca rozpoczyna okres odpoczynku.

2. Przerwa, określona w artykule 1 n) niniejszej Umowy, może być zastąpiona przerwą co najmniej 15-minutową, po której następuje kolejna przerwa co najmniej 30-minutowa, rozłożone w czasie w taki sposób, by było to zgodne z przepisami punktu 1.

3. Do celów niniejszego artykułu czas oczekiwania oraz czas, niewykorzystany do prowadzenia pojazdu, i czas spędzony w pojeździe bieżącym w ruchu, na promie lub w pociągu, nie jest traktowany jako śpraca inna, określona w artykule 1 q) niniejszej Umowy, i powinien być zakwalifikowany jako śprzerwa.

4. Przerwy, przestrzegane na podstawie niniejszego artykułu, nie mogą być traktowane jako dzienne okresy odpoczynku.

## **Artykuł 8** **Okres odpoczynku**

1. Kierowca powinien wykorzystywać dzienne i tygodniowe okresy odpoczynku określone w artykule 1 o) i p).

2. W ciągu każdego 24-godzinnego okresu po zakończeniu poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca powinien wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku.

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

3. Jako odstępstwo od punktu 2, w ciągu 30 godzin po zakończeniu dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku kierowca, należący do kilkuosobowej załogi określonej w artykule 1 v), musi wykorzystać kolejny dzienny okres odpoczynku trwający co najmniej 9 godzin.

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

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

6. ) W ciągu dwóch kolejnych tygodni kierowca powinien wykorzystać co najmniej:

i) dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku, lub

ii) jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku trwający co najmniej 24 godziny. Skrócenie to należy 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 poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

b) Jako odstępstwo od przepisów punktu 6 a), kierowca wykonujący pojedyncze usługi okazjonalnie w międzynarodowym przewozie osób, z wyjątkiem przewozów na liniach regularnych, może odłożyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum dwa kolejne okresy 24-godzinnych, po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem, że:

(i) usługa trwa co najmniej 24 kolejne godziny na terytorium Umawiającej się Strony lub państwa trzeciego, innego niż to, w którym rozpoczyna się podróż, i

(ii) po skorzystaniu z odstępstwa kierowca wykorzystuje:

a. dwa regularne tygodniowe okresy odpoczynku;

b. albo jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku oraz jeden skrócony tygodniowy okres odpoczynku, trwający nie mniej niż 24 godziny. Skrócenie jest jednak rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku, wykorzystanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia, po zakończeniu okresu odstępstwa,

i

(iii) po upływie czterech lat po wprowadzeniu przez kraj rejestracji cyfrowego urządzenia rejestrującego, kiedy pojazd został wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z wymogami suplementu 1B do załącznika AETR, i

(iv) po 1 stycznia 2014 roku, w przypadku prowadzenia pojazdu w okresie od godziny 22:00 do 06:00, za którego skrócenia si z kilku osób lub okres prowadzenia podany w artykule 7 skrócono do 3 godzin.

c) Jako odstępstwo od przepisów punktu 6 a), kierowcy załogi kilkuosobowej powinni mieć co tydzień regularny tygodniowy okres odpoczynku nie krótszy niż 45 godzin. Okres ten może być skrócony do nie więcej niż 24 godziny (skrócony tygodniowy okres odpoczynku). Jednak każde skrócenie powinno być rekompensowane przez równoważny okres odpoczynku, jeżeli zostanie wykorzystany całkowicie przed zakończeniem trzeciego tygodnia, następującego po danym tygodniu.

Tygodniowy okres odpoczynku powinien zaczynać się nie później niż po upływie sześciu 24-godzinnych okresów, rozpoczynających się po zakończeniu poprzedniego tygodniowego okresu odpoczynku.

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

8. Dienne okresy odpoczynku oraz skrócone tygodniowe okresy odpoczynku można wykorzystać, według uznania kierowcy, poza bazą w której jest, o ile posiada on specjalnie zainstalowane wyposażenie do spania dla każdego kierowcy, przewidziane w konstrukcji pojazdu, jeżeli pojazd ten znajduje się na postoju.

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

## **Artykuł 8-bis**

### **Odstępstwa od artykułu 8**

1. Jako odstępstwo od artykułu 8, w przypadku, gdy kierowca towarzyszy pojazdowi, przewożącemu promem lub pociągami i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami, o ile spełnione są następujące warunki:

a) całość dziennego okresu odpoczynku, spędzana na lądzie, powinna być wykorzystana przed lub po zakończeniu dziennego okresu odpoczynku, spędzanej na pokładzie promu lub w pociągu;

b) okres między odcinkami dziennego odpoczynku powinien być, w miarę możliwości, jak najkrótszy i w żadnym przypadku nie może przekraczać łącznie jednej godziny przed załadunkiem lub po rozładunku, przy czym odprawy celne powinny być włączone do operacji załadunkowych czy rozładunkowych.

W ciągu tych wszystkich odcinków dziennego okresu odpoczynku kierowca powinien mieć do swojej dyspozycji kabinę lub kuzetkę.

2. Czas spędzony w drodze do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszej Umowy, lub powrót z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w bazie pracodawcy, w której kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma dostęp do kabiny lub do kuzetki.

3. Czas spędzony przez kierowcę, prowadzącego pojazd objęty zakresem niniejszej Umowy, w drodze do miejsca, gdzie znajduje się pojazd objęty zakresem niniejszej Umowy, lub z miejsca, które nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako szkodliwa praca.

## **Artykuł 9**

### **Wyjątki**

Kierowca może odstąpić od przepisów niniejszej Umowy w stopniu, niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku pod warunkiem, że nie zagra to bezpieczeństwu

drogowemu oraz umożliwić dojazd do odpowiedniego miejsca postoju. Kierowca podaje powody takiego odstąpienia od jazdy na wykresówce urzędzenia rejestracyjnego lub na wydruku z urzędzenia rejestracyjnego, albo na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca pozwalającym na postój.

## **Artykuł 10**

### **Urządzenie rejestracyjne**

1. Umawiające się Strony zalecają zamontowanie i użytkowanie w pojazdach, zarejestrowanych na ich terytorium, urządzenia rejestracyjnego odpowiadającego wymogom niniejszej Umowy, w tym załącznika i suplementu do niego.

2. Urządzenie rejestracyjne w myśl niniejszej Umowy powinien, jeżeli chodzi o jego konstrukcję, montaż, użytkowanie i sprawdzanie, spełniać wymogi niniejszej Umowy, w tym załącznika i suplementu do niego.

3. Uznaje się, że urządzenie rejestracyjne, odpowiadające Rozporządzeniu (WE) Nr 3821/85 Rady z dnia 20 grudnia 1985 roku, jeżeli chodzi o jego konstrukcję, montaż, użytkowanie i sprawdzanie, spełnia wymogi niniejszej Umowy, w tym załącznika i suplementu do niego.

## **Artykuł 11**

### **Kontrola, wykonywana przez przedsiębiorstwo transportowe**

1. Przedsiębiorstwo transportowe powinno odpowiednio organizować przewozy drogowe i należyte poinstruowanie członków załogi w sposób, umożliwiający im przestrzeganie przepisów niniejszej Umowy.

2. Przedsiębiorstwo transportowe powinno stale kontrolować czas prowadzenia pojazdów, czas innej pracy oraz czas odpoczynku, wykorzystując w tym celu wszystkie dokumenty, będące w jego dyspozycji, oraz wykresówki. W przypadku stwierdzenia naruszenia niniejszej Umowy przedsiębiorstwo transportowe powinno natychmiast je usunąć i podjąć działania, aby w przyszłości nie dopuścić do ich powstania, np. zmieniając plan pracy i tras.

3. Przedsiębiorstwo transportowe nie może wypłacać kierowcom zatrudnionym lub pozostającym w jego dyspozycji żadnych składek wynagrodzenia, nawet w formie premii czy dodatku do wynagrodzenia, uzależnionych od przebytej odległości i/lub ilości przewożonych rzeczy, jeżeli ich stosowanie może zagrażać bezpieczeństwu drogowemu lub zachować do naruszenia niniejszej Umowy.

4. Przedsiębiorstwo transportowe ponosi odpowiedzialność za naruszenia dokonane przez kierowców tego przedsiębiorstwa, nawet jeżeli naruszenie zostało dokonane na terytorium innej Umawiającej się Strony lub kraju, niebędącego Umawiającą się Stroną.

Bez uszczerbku dla prawa Umawiających się Stron do obarczania pełną odpowiedzialnością przedsiębiorstw transportowych, Umawiające się Strony mogą zastrzec, że taka odpowiedzialność powstaje w przypadku naruszenia przez przedsiębiorstwo punktów 1 i 2. Umawiające się Strony mogą uwzględnić każdy dowód, potwierdzający brak podstaw do pociągnięcia przedsiębiorstwa transportowego do odpowiedzialności za dokonane naruszenie.

5. Przedsiębiorstwa, nadawcy ładunku, spedytorzy, operatorzy turystyczni, wykonawcy generalni, podwykonawcy oraz agencje ds. zatrudniania kierowców zapewniają przestrzeganie przepisów niniejszej Umowy przy sporządzaniu uzgodnionych umownych harmonogramów przewozów.

## **Artykuł 12**

### **Działania zapewniające stosowanie Umowy**

1. Każda Umawiająca się Strona podejmuje wszelkie odpowiednie działania w celu zapewnienia przestrzegania przepisów niniejszej Umowy, m. in. wykonując należyte kontrole



na drogach i w przedsiębiorstwach transportowych, obejmując co roku znaczni i reprezentatywnych kierowców, przedsiębiorstw transportowych oraz pojazdów wszystkich kategorii transportu objętych zakresem stosowania niniejszej Umowy.

Właściwe organy administracji Umawiających się Stron organizują przeprowadzenie kontroli w taki sposób, by:

i) w ciągu każdego roku kalendarzowego sprawdza nie mniej niż 1% dni roboczych kierowców pojazdów, podlegających działaniu niniejszej Umowy; ta liczba procentowa zwiększa się do co najmniej 2% od 1 stycznia 2010 roku i do co najmniej 3% od 1 stycznia 2012 roku;

ii) nie mniej niż 15% ogólnej liczby dni roboczych ma być sprawdzana na drogach i nie mniej niż 25% w przedsiębiorstwach transportowych; a od 1 stycznia 2010 roku nie mniej niż 30% ogólnej liczby dni roboczych ma być sprawdzane na drogach i nie mniej niż 50% - w przedsiębiorstwach transportowych.

b) Kontrole na drogach powinny obejmować następujące elementy:

i) dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdów, dzienny i tygodniowy okres odpoczynku i stosowanie przerw;

ii) wykresówki za dni poprzednie, które powinny znajdować się w pojeździe; i/lub, w razie potrzeby, dane przechowywane za ten sam okres na karcie kierowcy i/lub w pamięci urządzenia rejestrującego i/lub na wydrukach;

iii) poprawno działania urządzenia rejestrującego.

Kontrole te powinny być wykonywane bez dyskryminacji ze względu na rodzaj pojazdów, siedzib przedsiębiorstwa transportowe jak i obywatelstwo kierowców, oraz niezależnie od miejsca pochodzenia lub przeznaczenia rejestracji typu tachografu.

Kontrole w przedsiębiorstwach transportowych, oprócz elementów sprawdzanych na drogach i przestrzegania przepisów punktu 2 artykułu 11 załącznika, powinny obejmować następujące elementy:

i) czas tygodniowych okresów odpoczynku i okresów prowadzenia pojazdów między tymi okresami odpoczynku;

ii) ograniczenie czasu prowadzenia pojazdów w ciągu dwóch tygodni;

iii) udzielenie wyrównania za skrócenie czasu tygodniowych okresów odpoczynku na podstawie punktu 6 artykułu 8;

iv) wykorzystanie wykresówek i/lub danych z karty kierowcy lub danych z tachografu cyfrowego oraz wydruków i/lub planów pracy kierowców.

2. Właściwe organy Umawiających się Stron w ramach wzajemnej pomocy regularnie wysyłają do siebie nawzajem wszystkie posiadane informacje dotyczące:

- naruszeń niniejszej Umowy, dokonanych przez przedsiębiorców nie posiadających siedziby w danym państwie, oraz wszelkich sankcji nakładanych za takie naruszenia;

- sankcji nakładanych przez Umawiającą się Stronę na swoich przedsiębiorców za naruszenia, dokonane na terytorium innych Umawiających się Stron.

W przypadku powoływanych naruszeń taka informacja powinna zawierać następujące sankcje.

3. Jeżeli wyniki kontroli na drodze dają podstawę, by sądzić, że kierowca pojazdu, zarejestrowanego na terytorium innej Umawiającej się Strony, dokonał naruszenia, które nie mogłoby być wykryte w trakcie tej kontroli ze względu na brak niezbędnej informacji, właściwe organy zainteresowanych Umawiających się Stron udzielają sobie nawzajem pomocy w celu wyjaśnienia sytuacji. W przypadkach, gdy w tym celu kontroli dokonuje właściwa Umawiająca się Strona na terytorium przedsiębiorstwa transportowego, wyniki tej kontroli są podawane do wiadomości innej zainteresowanej Umawiającej się Strony.

4. Umawiająca się Strona współpracuje ze sobą przy organizacji uzgodnionych kontroli na drogach.

5. Raz na dwa lata Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych publikuje

raport o stosowaniu przez Umawiaj ce si Strony przepisów punktu 1 niniejszego artykułu.

6. ) Umawiaj ca si Strona upowa nia swoje w c iwe organy do nak adania sankcji na kierowc za naruszenie niniejszej Umowy, wykryte na jej terytorium, za które jeszcze nie nak adano sankcji, nawet je li dane naruszenie zosta dokonane na terytorium innej Umawiaj cej si Strony lub pa stwa, nieb d tego Umawiaj c si Stron .

b) Umawiaj ca si Strona upowa nia swoje w c iwe organy do nak adania sankcji na przedsi biorstwo transportowe za naruszenie niniejszej Umowy, wykryte na jej terytorium, za które jeszcze nie nak adano sankcji, nawet je eli dane naruszenie zosta dokonane na terytorium innej Umawiaj cej si Strony lub pa stwa, nieb d tego Umawiaj ca si Stron .

W trybie wyjtku, w przypadku wykrycia naruszenia dokonanego przez przedsi biorstwo transportowe, za one w innej Umawiaj cej si Stronie lub pa stwie, nieb d cym Umawiaj c si Stron , nak adanie sankcji odbywa si w trybie przewidzianym w dwustronnym porozumieniu o komunikacji drogowej mi dzy odpowiednimi Stronami.

Pocz wszy od 2011 roku Umawiaj ce si Strony przeanalizuj mo liwo usuni cia wyjtku, przewidzianego w punkcie 6 b), uwzgl dniaj c gotowo wszystkich Umawiaj cych Stron.

7. W przypadku wszcz cia przez Umawiaj c si Stron sprawy s dowej lub na enia sankcji za konkretne naruszenie, przekazuje ona kierowcy na pi mie odpowiedni tego dowód.

8. Umawiaj ce si Strony zapewni wprowadzenie w ycie systemu sankcji proporcjonalnych, które mog zawiera sankcje finansowe, za naruszenia niniejszej Umowy na przedsi biorstwa transportowe lub zrzeczone w zrzeczeniach nadawców adunków, spedytorów, operatorów turystycznych, wykonawców generalnych, podwykonawców oraz agencje ds. zatrudnienia kierowców.

## **Artykuł 2-bis**

### **Wzory typowych formularzy**

1. W celu poparcia wykonywania kontroli na drodze na szczeblu mi dzynarodowym do za cznika do niniejszej Umowy, uzupe onego w tym celu nowym suplementem 3, w razie potrzeby dodawane s wzory formularzy typowych. Te formularze s dodawane lub zmieniane zgodnie z procedur okre lon w artykule 22-ter.

2. Typowe formularze w czone do suplementu 3 nie maj mocy wi cej. W przypadku ich stosowania powinny one odpowiada ustalonej tre ci, m.in. je eli chodzi o numeracj , porz dek i nazwy pozycji.

3. Umawiaj ce si Strony mog uzupe cia te dane innymi informacjami w celu spe cienia wymogów krajowych i regionalnych. Te dodatkowe informacje w adnym przypadku nie mog by wymagane w przypadku przewozów wykonywanych z innej Umawiaj cej si Strony lub kraju trzeciego. W takim przypadku powinny one by przedstawione na formularzu uzupe cie osobno od danych, ustalonych dla przewozów mi dzynarodowych.

4. Formularze te powinny by akceptowane przy wszelkich kontrolach drogowych na terytorium Umawiaj cych si Stron niniejszej Umowy.

## **Artykuł 3**

### **Postanowienia przej ciowe**

1. Wszystkie nowe postanowienia niniejszej Umowy, w tym za cznik i suplementy 1B i 2 do niego, dotycz ce wprowadzenia cyfrowego przyrz du kontrolnego, staj si obligatoryjnymi dla krajów, b d cych Umawiaj cymi si Stronami niniejszej Umowy , nie pó niej ni po up cwie czterech lat od daty wej cia w ycie dotycz cych go poprawek zgodnie z procedur okre lon w artykule 21. Oznacza to, e wszystkie pojazdy obj te niniejsz Umow , które zosta wprowadzone do eksploatacji po raz pierwszy po up cwie tego terminu, powinny by wyposa one w urz dzenie rejestruj ce, odpowiadaj ce tym nowym zaleceniom. W ci gu wspomnianego okresu czteroletniego

Umawiaj ce si Strony, dotychczas niestosuj ce tych poprawek w swoich krajach, przyjmuj i kontroluj na swym terytorium pojazdy, zarejestrowane w innej Umawiaj cej si Stronie niniejszej Umowy i ju wyposa one w takie urz dzenie cyfrowe.

2. ) Umawiaj ce si Strony podejmuj wszelkie niezb dne dzia nia w celu zapewnienia wydania kart kierowcy, przewidzianych w za czniku do niniejszej Umowy wraz z wprowadzonymi do niego poprawkami, nie pó niej ni na trzy miesi ca przed dat up c wu czteroletniego terminu, okre lonego w punkcie 1. Ten minimalny okres trzech miesi cy powinien by tak e przestrzegany w przypadku realizacji przez Umawiaj ca si Stron postanowie dotycz cych cyfrowego przyrz du kontrolnego zgodnie z odpowiednim suplementem 1B do tego za cznika, przed up c wem czteroletniego terminu. Umawiaj ce si Strony s zobowi zane do poinformowania Sekretariatu Grupy Roboczej ds. transportu drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej o wcze niejszym wprowadzeniu na ich terytorium cyfrowego przyrz du kontrolnego zgodnie z suplementem 1B do tego za cznika.

b) Przed wydaniem przez Umawiaj ce si Strony kart, przewidzianych w podpunkcie a), przepisy artyku u 14 za cznika do niniejszej Umowy stosowane s wobec kierowców, którzy powinni prowadzi pojazdy wyposa one w cyfrowe urz dzenie rejestruj ce zgodnie z suplementem 1B do tego za cznika.

3. Ka dy dokument o ratyfikacji b d przyst pieniu, przekazany na przechowanie przez pa stwo po dacie wej cia w ycie poprawek, podanych w punkcie 1, uwa a si za potwierdzaj cy stosowanie Umowy w brzmieniu uwzgl dniaj cym wprowadzone poprawki, w tym ostateczny termin realizacji, podany w punkcie 1.

Je li przyst pienie nast puje wcze niej ni na dwa lata przed up c wem ostatecznego terminu, przewidzianego w punkcie 1, to w chwili przekazania na przechowanie swojego dokumentu o ratyfikacji b d przyst pieniu pa stwo informuje depozytariusza o dacie wprowadzenia na swoim terytorium cyfrowego urz dzenia rejestruj cego. Takie pa stwo mo e skorzysta z okresu przej ciowego, nie przekraczaj cego dwóch lat od daty wej cia w ycie Umowy dla tego pa stwa. Depozytariusz informuje o tym wszystkie Umawiaj ce si Strony.

Postanowienia poprzedniego ust pu s stosowane równie w przypadku przyst pienia pa stwa po up c wiu czteroletniego terminu realizacji, przewidzianego w punkcie 1.

### **Artyku u 13-bis**

#### **Postanowienia przej ciowe**

Postanowienia podane w ko cu punktów 7 a) i 7 b) artyku u 12 za cznika do niniejszej Umowy powinny by stosowane po trzech miesi cach od daty wej cia w ycie niniejszej poprawki.

### **Artyku u 14**

#### **Postanowienia ko cowe**

Niniejsza Umowa b dzie otwarta do podpisania do dnia 31 marca 1971 roku i po tej dacie w celu przyst pienia pa stw ó cz enków Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz pa stw dopuszczonych do udzia u w pracach Komisji ze statusem doradczym zgodnie z punktem 8 postanowienia o rundzie prowadzenia tej Komisji.

1. Niniejsza Umowa podlega ratyfikacji.

2. Noty ratyfikacyjne lub akty o przyst pieniu przekazywane s na przechowanie do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. Niniejsza Umowa wejdzie w ycie sto osiemdziesi tego dnia po z c eniu na przechowanie ósmego dokumentu o ratyfikacji b d przyst pieniu.

4. W stosunku do ka dego pa stwa, które ratyfikuje niniejsz Umow lub przyst pi do niego po z c eniu na przechowanie ósmego dokumentu o ratyfikacji b d przyst pieniu, podanego w punkcie 4 niniejszego artyku u, Umowa niniejsza wejdzie w ycie po up c wiu stu osiemdziesi ciu dni po dacie z c enia przez to pa stwo na przechowanie swojej noty ratyfikacyjnej lub aktu o przyst pieniu.

## Artykuł 15

1. Każda Umawiająca się Strona może wypowiedzieć niniejszą Umowę w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
2. Wypowiedzenie wchodzi w życie po upływie sześciu miesięcy od daty otrzymania tej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego ONZ.

## Artykuł 16

Niniejsza Umowa traci ważność, jeżeli po wejściu jej w życie ilość Umawiających się Stron w ciągu jakiegokolwiek okresu kolejnych dwunastu miesięcy wynosi poniżej trzech.

## Artykuł 17

1. Każde państwo może przy podpisywaniu niniejszej Umowy lub zezwoleniu na przechowanie swojego dokumentu o ratyfikacji bądź przystąpieniu albo w dowolnym czasie później oświadczyć za pośrednictwem notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że dniem niniejszej Umowy zostanie objęte całe terytorium lub część terytorium, za których stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne. Niniejsza Umowa będzie stosowana na terytorium lub na terytoriach, podanych w notyfikacji, począwszy od stu osiemdziesiątego dnia po otrzymaniu wspomnianej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego ONZ, bądź, jeżeli w tym dniu niniejsza Umowa jeszcze nie wejdzie w życie, z dniem wejścia jej w życie.

2. Każde państwo, które zezwoli oświadczenie zgodnie z poprzednim punktem niniejszego artykułu o objęciu dniem niniejszej Umowy terytorium, za którego stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne, może, zgodnie z artykułem 15 niniejszej Umowy, wypowiedzieć niniejszą Umowę wobec tego terytorium.

## Artykuł 18

1. Każdy spór między dwoma lub większą liczbą Umawiających się Stron, dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, jest rozstrzygany w miarę możliwości drogą negocjacji między nimi.

2. Każdy spór nierozstrzygnięty drogą negocjacji jest przekazywany do arbitrażu na wniosek jednej z Umawiających się Stron, między którymi powstał spór, i jest przekazywany odpowiednio do jednego lub kilku arbitrów, wybranych za ogólnym porozumieniem Stron bądź tych w sporze. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od dnia wniosku o arbitraż Strony bądź te w sporze nie dojdą do porozumienia odnośnie wyboru arbitra lub arbitrów, to każda ze Stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych z prośbą o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie przekazany do rozstrzygnięcia.

3. Orzeczenie arbitra lub arbitrów, wyznaczonych zgodnie z poprzednim punktem, ma moc obowiązującą dla Stron bądź tych w sporze.

## Artykuł 19

1. Każde państwo może przy podpisywaniu lub ratyfikowaniu niniejszej Umowy bądź przy przystąpieniu do niej oświadczyć, że nie uważa, że wiążące postanowienia punktów 2 i 3 artykułu 18. Te punkty nie będą wiążące dla innych Umawiających się Stron wobec jakiegokolwiek Umawiającej Strony, która zgłosi takie zastrzeżenie.

2. Jeżeli w chwili składania swojego dokumentu o ratyfikacji bądź przystąpieniu jakiegokolwiek państwo zgłosi inne zastrzeżenie, niż przewidziane w punkcie 1 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych poinformuje o tym zastrzeżeniu państwa, które ju

złożyć na przechowanie swoje dokumenty o ratyfikacji bądź przystąpieniu i później nie wypowiedziać niniejszej Umowy. Zastrzeżenie uważa się za przyjęte, jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty tej informacji żadne z tych państw nie zgłosi swojego sprzeciwu wobec jego przyjęcia. W przeciwnym wypadku zastrzeżenie nie zostanie przyjęte, i jeżeli państwo, które zgłosiło zastrzeżenie nie wycofa go, to dokument o ratyfikacji bądź przystąpieniu tego państwa będzie nieważny. Przy stosowaniu postanowień niniejszego punktu nie będą brane pod uwagę sprzeciwów państw, których przystąpienie bądź ratyfikacja zgodnie z niniejszym punktem będzie nieważna w związku ze zgłoszonymi przez nie zastrzeżeniami.

3. Każda Umawiająca się Strona, której zastrzeżenie zostało przyjęte w Protokole o podpisaniu niniejszej Umowy, lub która zgłosiła zastrzeżenie zgodnie z punktem 1 niniejszego artykułu, lub zgłosiła zastrzeżenie, przyjęte zgodnie z punktem 2 niniejszego artykułu, może w dowolnej chwili wycofać swoje zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego.

## Artykuł 20

1. Po upływie trzech lat od wejścia w życie niniejszej Umowy każda Umawiająca się Strona może w drodze notyfikacji, skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, zwrócić się z prośbą o zwołanie konferencji w celu ponownego rozpatrzenia Umowy. Sekretarz Generalny zawiadamia o takiej prośbie wszystkie Umawiające się Strony i zwołuje konferencję w celu ponownego rozpatrzenia Umowy, jeżeli w ciągu czterech miesięcy po jego zawiadomieniu co najmniej jedna trzecia Umawiających Stron zawiadomi go o swojej zgodzie na zwołanie takiej konferencji.

2. Jeżeli zgodnie z poprzednim punktem zwołuje się konferencja, to Sekretarz Generalny zawiadamia o tym wszystkie Umawiające się Strony, zwraca się do nich z prośbą o przekazanie w ciągu trzech miesięcy wniosków, których rozpatrzenie na konferencji wydaje im się po dane. Nie później niż na trzy miesiące przed otwarciem konferencji Sekretarz Generalny wysyła do wszystkich Umawiających się Stron wstępny porządek dzienny konferencji oraz teksty tych wniosków.

3. Sekretarz Generalny zaprasza na każdą konferencję, zwołowaną zgodnie z niniejszym artykułem, wszystkie państwa wymienione w punkcie 1 artykułu 14 niniejszej Umowy.

## Artykuł 21

1. Każda Umawiająca się Strona może zaproponować jedną lub kilka poprawek do niniejszej Umowy. Tekst każdej proponowanej poprawki należy wysłać do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, który następnie przekazuje go do wszystkich Umawiających się Stron oraz zawiadamia o nim inne państwa, wymienione w punkcie 1 artykułu 14 niniejszej Umowy.

2. W ciągu sześciu miesięcy od dnia przekazania przez Sekretarza Generalnego projektu poprawki każda Umawiająca się Strona może zawiadomić Sekretarza Generalnego, że:

- a) albo ma zastrzeżenie odnośnie zaproponowanej poprawki,
- b) albo, mimo zamiaru przyjęcia poprawki, w jej kraju jeszcze nie ma warunków niezbędnych do jej przyjęcia.

3. Dopóki Umawiająca się Strona, która przekazała zawiadomienie, przewidziane w punkcie 2 b) niniejszego artykułu, nie powiadomi Sekretarza Generalnego o przyjęciu przez nią poprawki, może ona w ciągu dziewięciu miesięcy od dnia upływu sześciomiesięcznego okresu, przewidzianego dla zawiadomienia, przekazać zastrzeżenie odnośnie zaproponowanej poprawki.

4. Jeżeli przeciwko poprawce zgłoszono zastrzeżenie w warunkach, przewidzianych w punktach 2 i 3 niniejszego artykułu, poprawka uważa się za nieprzyjętą i jest nieważna.

5. Jeżeli przeciwko poprawce nie zgłoszono żadnych zastrzeżeń w warunkach, przewidzianych w

punktach 2 i 3 niniejszego artykułu, poprawka uważa się za przyjętą począwszy od niej określonej chwili:

a) jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie przekazała zawiadomienia przewidzianego w punkcie 2 b) niniejszego artykułu, po upływie sześciomiesięcznego okresu podanego w tym punkcie 2 niniejszego artykułu;

b) jeżeli co najmniej jedna z Umawiających się Stron przekazała zawiadomienie, przewidziane w punkcie 2 b) niniejszego artykułu, to od najbliższych z dwóch następujących dat:

- daty, kiedy wszystkie Umawiające się Strony, które przekazały takie zawiadomienie, powiadomiły Sekretarza Generalnego o przyjęciu przez nie projektu; za taką datę uważa się jednak upływności okresu sześciu miesięcy, podanego w punkcie 2 niniejszego artykułu, jeżeli wszystkie zawiadomienia o przyjęciu poprawki zostały notyfikowane przed upływem tego terminu;

- daty upływu okresu dziewięciu miesięcy, podanego w punkcie 3 niniejszego artykułu.

5-bis. W przypadku kraju, który staje się Umawiającą się Stroną niniejszej Umowy w okresie między chwilą zawiadomienia o projekcie poprawki i chwilą, gdy zostanie uznane, że poprawka ta może być przyjęta, Sekretariat Grupy Roboczej ds. transportu drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej jak najszybciej zawiadomi nowego sygnatariusza o tym projekcie poprawki. Nowy sygnatariusz może poinformować Sekretarza Generalnego o wszelkich zastrzeżeniach przed upływem okresu sześciu miesięcy od daty przekazania pierwotnej poprawki do wszystkich Umawiających się Stron.

6. Każda poprawka, uważana za przyjętą, wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od daty uznania jej za przyjętą.

7. Sekretarz Generalny zawiadamia jak najszybciej wszystkie Umawiające się Strony o tym, czy będą zgłoszone zastrzeżenia przeciwko projektowi poprawki zgodnie z punktem 2 a) niniejszego artykułu i czy jedna lub kilka Umawiających się Stron przekazały mu zawiadomienie zgodnie z punktem 2 b) niniejszego artykułu. Jeżeli jedna czy kilka Umawiających się Stron przekazały takie zawiadomienie, to Sekretarz Generalny zawiadamia następnie wszystkie Umawiające się Strony o tym, czy Umawiająca się Strona lub Strony, które przekazały mu to zawiadomienie, zgłoszą zastrzeżenia przeciwko zaproponowanej poprawce czy ją przyjmą.

8. Niezależnie od procedury zgłaszania poprawek, przewidzianej w punktach 1-6 niniejszego artykułu, załącznik do niniejszej Umowy może być zmieniony w drodze porozumienia między właściwymi organami wszystkich Umawiających się Stron; jeżeli właściwy organ jednej z Umawiających się stron o wiadczy, że zgodnie z ustawodawstwem krajowym jej zgoda jest uzależniona od otrzymania specjalnego zezwolenia lub akceptacji organu ustawodawczego, zgoda właściwego organu wspomnianej Umawiającej się Strony na zmianę załącznika będzie uważana za wydaną dopiero wtedy, gdy ten właściwy organ powiadomi Sekretarza Generalnego, że wymagane pełnomocnictwa lub zezwolenia zostały otrzymane. Po uzgodnieniu między właściwymi organami zostanie określona data wejścia w życie zmienionego załącznika i może być przewidziane, że w ciągu okresu przejściowego poprzedni załącznik w całości lub częściowo pozostaje w mocy jednocześnie z nowym załącznikiem.

## Artykuł 22

1. Do suplementów 1 i 2 do załącznika do niniejszej Umowy mogą zostać wniesione poprawki zgodnie z procedurą, przewidzianą w niniejszym artykule.

2. Na prośbę jakiegokolwiek Umawiającej się Strony każdy jej wniosek o wniesieniu poprawek do suplementów 1 i 2 do załącznika do niniejszej Umowy jest rozpatrywany przez Podstawową Grupę Roboczą ds. transportu drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej.

3. W przypadku akceptacji poprawki przez większość obecnych członków uczestniczących w głosowaniu, jeżeli ta większość obejmuje większość obecnych Umawiających się Stron,

uczestniczących w głosowaniu, Sekretarz Generalny wysyła poprawki do właściwych administracji wszystkich Umawiających się Stron w celu jej przyjęcia.

4. Poprawka zostaje przyjęta, jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty zawiadomienia mniej niż jedna trzecia wszystkich właściwych administracji Umawiających się Stron zawiadomi Sekretarza Generalnego o swoim sprzeciwie przeciwko zgłoszonej poprawce.

*4-bis.* W przypadku kraju, która staje się Umawiającą się Stroną niniejszej Umowy w okresie między chwilą zawiadomienia o projekcie poprawki a chwilą, gdy zostanie uznane, że poprawka ta może być przyjęta, Sekretariat Grupy Roboczej ds. transportu drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej jak najszybciej zawiadomi nowego sygnatariusza o tym projekcie poprawki. Nowy sygnatariusz może poinformować Sekretarza Generalnego o wszelkich sprzeciwach przed upływem okresu sześciu miesięcy od daty przekazania pierwotnej poprawki do wszystkich Umawiających się Stron.

5. Sekretarz Generalny zawiadomi wszystkie Umawiające się Strony o każdej przyjętej poprawce, która wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od daty zawiadomienia.

## **Artykuł 22-bis**

### **Procedura wprowadzania poprawek do suplementu 1B**

1. Poprawki do suplementu 1B do załącznika do niniejszej Umowy są wnoszone zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.

2. Każdy wniosek dotyczący poprawek do artykułów wstępujących suplementu 1B jest przyjmowany przez Grupę Roboczą ds. transportu drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej wliczając obecnych i uczestniczących w głosowaniu Umawiających się Stron. Każda przyjęta w ten sposób poprawka zostanie wysłana przez Sekretariat wspomnianej Grupy Roboczej do Sekretarza Generalnego w celu zawiadomienia wszystkich Umawiających się Stron. Poprawka wchodzi w życie po upływie trzech miesięcy od daty zawiadomienia Umawiających się Stron.

3. Ponieważ suplement 1B, zaadaptowany do kontekstu niniejszego Porozumienia na podstawie załącznika IB\* do Rozporządzenia (WE) 3821/85, wspomnianego w artykule 10 niniejszej Umowy zależy bezpośrednio od zmian, wprowadzonych do tego załącznika 1B przez Unię Europejską, każda poprawka, wniesiona do tego załącznika, jest stosowana do suplementu 1B pod następującymi warunkami:

- Sekretariat Grupy Roboczej ds. transportu drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej oficjalnie zawiadomi właściwe organy wszystkich Umawiających się Stron o publikacji w Urzędowym Biuletynie Wspólnot Europejskich poprawek, wniesionych do załącznika 1B do rozporządzenia Wspólnoty, i jednocześnie przekazuje tak informację Sekretarzowi Generalnemu, załączając do niej kopie odpowiednich tekstów;

- poprawki te bezpośrednio wchodzi w życie w ramach suplementu 1B po upływie trzech miesięcy od daty przekazania informacji Umawiającym się Stronom.

4. W przypadku, gdy wniosek dotyczący poprawek załącznika do niniejszej Umowy pociągnie za sobą również wprowadzenie poprawki do suplementu 1B, poprawki do tego suplementu nie będą mogły wejść w życie do chwili wejścia w życie poprawek dotyczących załącznika. Jeżeli przy tym poprawki do suplementu 1B są przekazywane jednocześnie z poprawkami dotyczącymi załącznika, to datę wejścia ich w życie określa data ustalona na podstawie zastosowania procedur, ogólnie opisanych w artykule 21.

## **Artykuł 22-ter**

### **Procedura wprowadzania poprawek do suplementu 3**

1. Poprawki do suplementu 3 do załącznika do niniejszej Umowy są wnoszone zgodnie z poniższymi procedurami.
2. Każdy wniosek dotyczący włączenia do suplementu 3 wzorów typowych formularzy zgodnie z artykułem 12-bis niniejszej Umowy lub zmiany istniejących formularzy jest przekazywany w celu przyjęcia przez Grupę Roboczą ds. transportu drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej. Wniosek uważa się za przyjęty w przypadku jego akceptacji przez większość obecnych i uczestniczących w głosowaniu Umawiających się Stron.  
Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej oficjalnie informuje właściwe organy wszystkich Umawiających się Stron o przyjętej w ten sposób poprawce i jednocześnie przekazuje tę informację Sekretarzowi Generalnemu wraz z kopią odpowiedniego tekstu.
3. Każdy przyjęty w ten sposób wzór może być wykorzystany po upływie trzech miesięcy od daty przekazania tej informacji Umawiającym się Stronom niniejszej Umowy.

### **Artykuł 23**

Prócz zawiadomień przewidzianych w artykułach 20 i 21 niniejszej Umowy Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadamia państwa wymienione w punkcie 1 artykułu 14 niniejszej Umowy:

- a) o ratyfikacjach i przystąpieniach zgodnie z artykułem 14 niniejszej Umowy;
- b) o datach wejścia w życie niniejszej Umowy zgodnie z artykułem 14 niniejszej Umowy;
- c) o wypowiedzeniach zgodnie z artykułem 15 niniejszej Umowy;
- d) o rozwiązaniu niniejszej Umowy zgodnie z artykułem 16 niniejszej Umowy;



- ) o zawiadomieniach otrzymanych zgodnie z artykułem 17 niniejszej Umowy;
- f) o wnioskach i zawiadomieniach otrzymanych zgodnie z artykułem 19 niniejszej Umowy;
- g) o wejściu w życie karek poprawki zgodnie z artykułem 21 niniejszej Umowy.

#### **Artykuł 24**

Protokół podpisania niniejszej Umowy ma identyczną moc, w tym samym okresie, jak niniejsza Umowa, której integralną częścią jest.

#### **Artykuł 25**

Po 31 marca 1971 roku oryginał niniejszej Umowy zostanie złożony na przechowanie do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekazuje po wiadczony należyte kopie do karek dego z państw, wymienionych w punkcie 1 artykułu 17 niniejszej Umowy.

**ZAŁĄCZNIK**

### **PRZYRZĄD KONTROLNY**

### **POSTANOWIENIA OGÓLNE**

#### **I. Zatwierdzenie typu**

#### **Artykuł 1**

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

#### **Artykuł 2**

Każda Umawiająca się Strona zatwierdza typ karek dego przyrządu kontrolnego lub wykresówki, jeżeli odpowiadają przepisom suplementu 1 do tego załącznika i jeżeli Umawiająca się Strona jest w stanie nadzorować zgodnie produkcję z zatwierdzonym typem przyrządu.

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

### Artykuł 3

Umawiającej się Strony wydadzący ubiegającyemu się znak zatwierdzenia typu zgodny z wzorem zamieszczonym w suplemencie 2 dla każdego typu przyrzędu kontrolnego lub wykresówki, które zostały zatwierdzone stosownie do artykułu 2.

### Artykuł 4

Właściwe organy Umawiającej się Strony, którym przedłożono wnioski w sprawie zatwierdzenia typu, przesyłają w ciągu miesiąca właściwym organom innych Umawiających się Stron kopie decyzji o zatwierdzeniu typu wraz z kopiami niezbędnych specyfikacji i powiadamiają je o odmowie zatwierdzenia typu dla każdego typu przyrzędu kontrolnego lub wykresówki, które zatwierdzają lub którym odmawiają zatwierdzenia typu; w razie odmowy powiadamiają również o przyczynach swojej decyzji.

### Artykuł 5

1. Jeżeli Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ zgodnie z artykułem 2, stwierdzi, że przyrząd kontrolny lub wykresówka, 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 są niezgodne z niniejszym załącznikiem, łącznie z suplementami do niego, i wykazują wady jak ogólnowad powodujące, a nie nadające 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 miały miejsce jeden z przypadków, wymienionych w ustępie 2, może zabronić, do czasu nowego powiadomienia, wprowadzania do obrotu lub użytkowania przyrządów kontrolnych lub wykresówek. To samo stosuje się w przypadkach wymienionych w ustępie 1 w odniesieniu do przyrządów kontrolnych lub wykresówek, 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 Umawiającej się Strony będą do rozstrzygnięcia spornej kwestii.

### Artykuł 6

1. Ubiegający się o zatwierdzenie typu dla wykresówki musi określić w swoim wniosku typ lub typy przyrzędu kontrolnego, na których dana wykresówka ma być używana, oraz musi dostarczyć, w celu

przeprowadzenia badań tej wykresówki, odpowiedni przyrządy wyciowego typu lub typów.

2. Wyciowe organy Umawiającej się Strony określają w decyzji o zatwierdzeniu typu wzór wykresówki, typ lub typy przyrządu kontrolnego, w którym ta wykresówka może być używana.

### **Artykuł 7**

Jeżeli Umawiająca się Strona nie może odmówić zarejestrowania lub zabroni wprowadzenia do ruchu lub używania pojazdów, wyposażonych w przyrządy kontrolne, z powodów związanych z takim wyposażeniem, jeżeli przyrząd posiada znak zatwierdzenia typu, o którym mowa w artykule 3, i tabliczek pomiarowych, o której mowa w artykule 9.

### **Artykuł 8**

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

## **II. MONTAŻ I SPRAWDZANIE**

### **Artykuł 9**

1. Do montażu i naprawy urządzeń rejestrujących upoważnieni są tylko instalatorzy lub warsztaty uprawnieni przez wyciowe organy Umawiających się Stron po zasięgnięciu przez ostatnich, jeżeli tego chcieli, opinii zainteresowanych zakładów-producentów.

2. Okres administracyjnej ważności kart uprawnionego warsztatu lub instalatora nie może przekraczać jednego roku.

Jeżeli karta, wydana uprawnionemu warsztatowi lub instalatorowi, ma być przedłożona lub wydana w miejsce uszkodzonej, utraconej, skradzionej lub działającej wadliwie, to wyciwy organ wydaje inną kartę w ciągu pięciu dni roboczych od chwili otrzymania odpowiedniej, szczególnie przedstawionej prośby.

Jeżeli nowa karta wydaje się w celu zamiany poprzedniej, to nowa karta powinna posiadać taki sam numer informacyjny warsztatu, ale przy tym indeks musi być powiększony o jeden jedynkę. Wyciwy organ wydający kartę prowadzi rejestr utraconych, skradzionych lub uszkodzonych kart.

Umawiająca się Strona podejmuje wszelkie działania niezbędne do zapobiegania podrabianiu kart wydawanych przez uprawnionego instalatora czy warsztat.

3. Uprawniony instalator lub warsztat umieszcza specjalne cechy na zakładane przez siebie plomby, a poza tym wprowadza do urządzeń rejestrujących, zgodnie z suplementem 1B, dane elektroniczne w celu zapewnienia bezpieczeństwa, m.in. dla sprawdzenia autentyczności. Wyciwe organy Umawiającej się Strony prowadzą rejestr zastosowanych cech i danych elektronicznych w celu zapewnienia bezpieczeństwa, jak również kart, które były wydane przez uprawniony warsztat lub instalatora.

4. Wyciwe organy Umawiających się Stron wysyłają sobie nawzajem swoje wykazy uprawnionych instalatorów i warsztatów oraz wydanych przez nich kart, jak również wysyłają sobie nawzajem kopie cech i niezbędne informacje o użytych danych elektronicznych do zapewnienia bezpieczeństwa.

5. W celu potwierdzenia, że urządzenia rejestrujące zostały zamontowane zgodnie z wymaganiami

niniejszego załącznika, stosowana jest tabliczka z danymi o zamontowaniu, przewidziana w suplementach 1 lub 1B.

6. Plomby mogą zdejmować instalatorzy lub warsztaty upoważnione przez właściwe organy zgodnie z postanowieniami punktu 1 niniejszego artykułu lub w warunkach, opisanych w suplementach 1 lub 1B do niniejszego załącznika.

### III. Utykiwanie urządzeń rejestrujących

#### Artykuł 10

Przedsiębiorstwo transportowe i kierowcy zapewniają prawidłowe działanie i należyte użytkowanie, z jednej strony, urządzeń rejestrujących, z drugiej strony, karty kierowcy w przypadkach, kiedy kierowca musi prowadzić pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1B.

#### Artykuł 11

1. Przedsiębiorstwo transportowe wydaje wystarczającą ilość wykresówek kierowcom pojazdów wyposażonych w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1, jak również uwzględniając czas trwania przewozu oraz ewentualne zobowiązanie odnośnie wymiany uszkodzonych wykresówek lub wykresówek, zatrzymanych przez funkcjonariusza służby kontrolnej. Przedsiębiorstwo transportowe wydaje kierowcom tylko takie wykresówki, których wzór został zatwierdzony i nadaje się do wykorzystania w urządzeniu rejestrującym zamontowanym w pojeździe.

Jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1B, to przedsiębiorstwo transportowe i kierowca zapewniają, uwzględniając czas trwania przewozu, prawidłowy wydruk danych w przypadku dokonywania kontroli, pod warunkiem, że istnieje odpowiednia procedura, o której mówi się w suplementcie 1B.

2. a) Przedsiębiorstwo transportowe przechowuje wykresówki oraz wydruki ów w przypadku wykonania wydruku zgodnie z artykułem 12 (1) ów w porządku chronologicznym i w postaci czytelnej w ciągu nie mniej niż jednego roku po ich użyciu i okazuje ich kopie zainteresowanym kierowcom, zwracając im się z odpowiednią procedurą. Przedsiębiorstwo transportowe przekazuje również kopie danych, otrzymanych z kart kierowców, zainteresowanym kierowcom zwracając im się z odpowiednią procedurą, oraz ich wydruki na papierze. Wykresówki, wydruki oraz otrzymane dane są przekazywane lub wydawane na żądanie upoważnionego funkcjonariusza służby kontrolnych.

b) Przedsiębiorstwo transportowe używa je pojazdy, wyposażone w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1B niniejszego załącznika, które podlegają działaniu niniejszej Umowy:

i) zapewnia regularne kopiowanie danych z urządzenia rejestrującego pojazdu i karty kierowcy, jak to przewiduje Umowa, oraz regularne kopiowanie danych oraz zabezpieczenie wszystkich danych dotyczących działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwo;

ii) zapewnia przechowywanie wszystkich danych kopiowanych z urządzenia rejestrującego pojazdu, jak i z karty kierowcy, w ciągu nie mniej niż 12 miesięcy od chwili rejestracji tych danych oraz dostęp do tych danych w przypadku odpowiedniego żądania upoważnionego funkcjonariusza służby kontrolnych bezpośrednio albo zdalnie z terenu przedsiębiorstwa transportowego.

Do celów niniejszego podpunktu termin „kopiowanie” jest interpretowany zgodnie z definicją podaną w punkcie s) rozdziału I suplementu 1B.

3. Karta kierowcy, zdefiniowana w suplemencie 1B, wydaje się na prośbę kierowcy przez właściwy organ państwa, będącego Umawiającą się Stroną, w którym znajduje się miejsce, gdzie zazwyczaj mieszka kierowca.

Umawiająca się Strona może zażądać od kandydata kierowcy, objętego postanowieniami niniejszej Umowy i zazwyczaj mieszkającego na jej terytorium, by posiadał kartę kierowcy.

a) Do celów niniejszej Umowy miejsce, w którym zazwyczaj mieszka, oznacza miejsce, gdzie zazwyczaj mieszka konkretna osoba w ciągu nie mniej niż 185 dni w każdym roku kalendarzowym ze względu na jej zobowiązania osobiste lub zawodowe, przy braku zobowiązań zawodowych, ze względu na okoliczności osobiste, wiadczone o miejscu zamieszkania i miejscem, w którym ona mieszka.

Jednocześnie miejsce, w którym zazwyczaj mieszka osoba, i jej zobowiązania zawodowe związane z miejscem, które różni się od miejsca, w którym ma ona zobowiązania osobiste i która dlatego mieszka kolejno w różnych miejscach, znajdujących się w dwóch lub więcej państwach, będących Umawiającymi się Stronami, traktowane jest jako miejsce jej zobowiązań osobistych pod warunkiem, że osoba ta wraca do tego miejsca regularnie. Ten ostatni warunek nie jest obligatoryjny, jeżeli wspomniana osoba mieszka w państwie będącym Umawiającą się Stroną w związku z oddelegowaniem jej na czas określony.

b) Kierowcy potwierdzają miejsce, w którym zazwyczaj mieszkają, w dowolny sposób, np. okazując dokumenty samoistnie lub jakkolwiek inny ważny dokument.

c) Jeżeli właściwe organy Umawiającej się Strony, która wydała kartę kierowcy, nabiorą wątpliwość co do prawdziwości oświadczenia na temat miejsca, w którym zazwyczaj mieszka kierowca, z czego zgodnie z punktem b) lub w związku z przeprowadzaniem konkretnych sprawdzeń, to organy te mogą zażądać przekazania innych dodatkowych informacji lub dowodów.

d) Właściwy organ Umawiającej się Strony wydający kartę powinien przekonać się, o ile jest to możliwe, że osoba składająca wniosek o otrzymanie karty kierowcy nie dysponuje już inną kartą.

4. a) Właściwy organ Umawiającej się Strony wydaje kartę kierowcy zgodnie z postanowieniami suplementu 1B. Okres administracyjny ważności karty kierowcy nie przekracza pięciu lat.

Kierowca może posiadać tylko jedną ważną kartę kierowcy. Wolno mu używać tylko swojej własnej karty kierowcy. Nie powinien korzystać z karty kierowcy, która została uszkodzona lub której okres ważności upłynął.

Jeżeli w zamian poprzedniej karty kierowcy została wydana nowa, to do nowej karty wpisuje się numer wydania poprzedniej karty kierowcy, przy czym indeks zostaje powiększony o jeden jedynkę. Właściwy organ wydający kartę rejestruje wydane, ukradzione, utracone lub uszkodzone karty kierowcy co najmniej w ciągu okresu ich ważności.

Jeżeli karta kierowcy została uszkodzona, utracona, ukradzioną lub działaniemi wadliwymi, to właściwy organ wydaje inną kartę w ciągu pięciu dni roboczych od chwili otrzymania odpowiedniej, szczególnie przedstawionej prośby.

Po wpłynięciu wniosku o wznowienie karty, której termin ważności upływa, właściwy organ wydaje nową kartę przed upływem okresu ważności, jeżeli odpowiednia prośba została skierowana do niego w czasie, podanym w czwartym podpunkcie punktu 1 artykułu 12.

b) Karty są wydawane tylko osobom, które złożą odpowiedni wniosek i są objęte

postanowieniami niniejszej Umowy.

c) Karta kierowcy wydaje się konkretnej osobie. W ciągu urzędowego okresu jej ważności karta może być odebrana lub jej ważność może być wstrzymana z dowolnych powodów tylko w przypadku, jeżeli właściwy organ Umawiającej się Strony stwierdzi, że karta została podrobiona albo kierowca używa karty, której właścicielem nie jest, albo karta została otrzymana na podstawie fałszywych oświadczeń i/lub fałszywych dokumentów. Jeżeli takie działania w celu wstrzymania ważności lub odebrania karty podejmuje Umawiająca się Strona, niebędąca Umawiającą się Stroną, która wydała kartę, to ta Umawiająca się Strona zwraca kartę właściwym organom Umawiającej się Strony, która ją wydała i podaje przyczyny zwrotu karty.

d) Karty kierowcy wydawane przez Umawiającą się Stronę są uznawane na zasadzie wzajemności. Jeżeli właściciel ważnej karty kierowcy, wydanej przez Umawiającą się Stronę, zmienia miejsce, w którym zazwyczaj mieszka i przeprowadza się do innej Umawiającej się Strony, to może zwrócić się z prośbą o zamianę jego karty na równoważną kartę kierowcy. Umawiająca się Strona, dokonując takiej zamiany, jest zobowiązana sprawdzić w razie potrzeby, czy karta jest nadal ważna.

Umawiająca się Strona dokonując wymiany zwracając poprzednią kartę kierowcy właściwym organom Umawiającej się Strony, która kartę wydała i podaje przyczyny wymiany.

e) Jeżeli Umawiająca się Strona zamienia lub wymienia kartę kierowcy, to zamiana lub wymiana oraz każda kolejna zamiana lub wznowienie są rejestrowane przez tę Umawiającą się Stronę.

f) Umawiająca się Strona podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu uniemożliwienia podrobienia kart kierowcy.

5. Umawiająca się Strona powinna zastosować się do tego, by dane potrzebne do kontrolowania przestrzegania niniejszej Umowy, przechowywane w pamięci urządzeń rejestrujących zgodnie z suplementem 1B do niniejszego załącznika, były przechowywane w pamięci przez 365 dni po dniu ich zarejestrowania i mogłyby być przedstawione z zachowaniem warunków, gwarantujących bezpieczeństwo i dokładność tych danych.

Umawiająca się Strona podejmuje wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, by odsprzedaż urządzeń rejestrujących lub ich unieruchomienie nie mogło negatywnie wpłynąć m.in. na należyte stosowanie niniejszego punktu.

## Artykuł 12

1. Kierowca nie powinien używać brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy. W związku z tym powinno być zapewnione odpowiednie zabezpieczenie wykresówek czy kart kierowcy.

W przypadku uszkodzenia wykresówki, zawierającej zarejestrowane dane, lub karty kierowcy, kierowcy powinni dołożyć uszkodzoną wykresówkę lub uszkodzoną kartę kierowcy do zapasowej tymczasowej wykresówki.

Jeżeli karta kierowcy została uszkodzona lub utracona, albo działła wadliwie, to kierowca powinien zwrócić się w ciągu siedmiu dni kalendarzowych do właściwych organów Umawiającej się Strony, w której zazwyczaj mieszka, z prośbą o jej zamianę lub o wymianę nowej w miejsce utraconej. Jeżeli kierowca chce wznowić swoją kartę kierowcy, to powinien zwrócić się do właściwych organów Umawiającej się Strony, w której zazwyczaj mieszka, nie później niż w ciągu 15 dni roboczych przed upływem terminu ważności karty.

) Kierowcy korzystają z wykresówki lub karty kierowcy każdego dnia, kiedy prowadzą pojazd, od chwili przejścia pojazdu pod swoją odpowiedzialność. Wykresówki lub karty kierowcy nie należy wyjmować przed zakończeniem dziennego okresu pracy, z wyjątkiem przypadków, gdy jej wyjęcie jest dopuszczalne zgodnie z innymi przepisami. Każda wykresówka i każda karta kierowcy nie mogą być używane dla innego okresu, dla którego są przeznaczone.

W przypadku, gdy w pojeździe wyposażonym w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1B znajduje się więcej niż jeden kierowca, każdy kierowca dba o to, by jego karta kierowcy została wprowadzona do odpowiedniego otworu w urządzeniu rejestrującym.

b) Jeżeli kierowca nie może skorzystać z urządzenia rejestrującego zamontowanego w pojeździe z powodu swojej nieobecności, to okresy czasu podane w poniższych podpunktach b), c) i d) drugiego akapitu punktu 3:

i) jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem I, są wpisywane wyraźnie i bez poprawek ręcznie, automatycznie lub w inny sposób; albo

ii) jeżeli pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1B, są wpisywane do karty kierowcy za pomocą urządzenia do ręcznego wprowadzania danych, w jakie jest wyposażone urządzenie rejestrujące.



) Kierowcy uzupełniają odpowiednio wykresówki, jeżeli w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, przy czym poniższa informacja podana w podpunktach b), c) i d) drugiego akapitu punktu 3 powinna być zarejestrowana w wykresówce kierowcy prowadzącego pojazd.



### 3. Kierowcy:

ó zapewnią, by wskazany w wykresówce czas odpowiadał czasowi kraju, w którym pojazd jest zarejestrowany,

ó obsługują przełączniki, które pozwalają osobno i precyzyjnie rejestrować następujące okresy czasowe:

a) pod symbolem  albo  czas prowadzenia pojazdu;



b) pod symbolem  albo  inna praca;

) pod symbolem  albo  okresy gotowości, a mianowicie:

ó czas oczekiwania, tzn. okres, w którym kierowcy pozostają na stanowisku pracy tylko w celu odebrania informacji i rozpoczęcia lub wznowienia jazdy lub wykonywania innej pracy,

ó czas spędzony obok kierowcy prowadzącego pojazd,

ó czas spędzony w kuszecie, gdy pojazd jest w ruchu,

d) pod symbolem  albo  przerwy w prowadzeniu pojazdu i okresy dziennego i tygodniowego odpoczynku.

4. Każda Umawiająca się Strona może wydać zezwolenie, by wszystkie okresy wymienione w podpunktach b) i c) drugiego akapitu punktu 3 niniejszego artykułu były rejestrowane pod symbolem na wykresówkach używanych w pojazdach, zarejestrowanych na jej terytorium.

5. Kierowca wprowadza na wykresówce następujące dane:

- a) na początku u ywania wykresówki: swoje nazwisko i imię ;
- b) datę i miejsce rozpoczęcia u ywania wykresówki oraz datę i miejsce zakończenia jej u ywania;
- c) numer rejestracyjny pojazdu, do pracy na którym został wyznaczony tak na początku pierwszej jazdy, zarejestrowanej na wykresówce, jak i później, przy zmianie pojazdu, w ciągu okresu u ywania wykresówki;
- d) wskazania licznika kilometrów:
  - ó na początku jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
  - ó na zakończenie jazdy zarejestrowanej na wykresówce,
  - ó w razie zmiany pojazdu w ciągu dnia pracy (wskazanie licznika w poprzedzie, do którego był przydzielony, oraz wskazanie licznika w poprzedzie, do którego zostaje przydzielony);
- e) w odpowiednich przypadkach czas kadej zamiany pojazdu.

5-bis. Kierowca wprowadza do urządzenia rejestrującego zgodnie z suplementem 1B oznaczenia krajów, w których zaczyna i kończy swój dzienną pracę .

Kierowca dokonuje powyższego wprowadzenia danych ręcznie lub automatycznie, w przypadku jeżeli urządzenie rejestrujące jest połączone z satelitarnym systemem monitorującym .

6. Konstrukcja urządzenia rejestrującego, którego definicja jest podana w suplementie 1, powinna zapewnić możliwość odczytania w razie potrzeby po jego otwarciu przez upoważnionego funkcjonariusza służby kontrolnych danych dotyczących okresu dziesięciu godzin poprzedzających moment rozpoczęcia kontroli, bez trwałego zniekształcenia, uszkodzenia lub zabrudzenia wykresówki.

Konstrukcja przyrządu powinna poza tym zapewnić możliwość przekonania się bez otwierania jego obudowy, że rejestracja danych jest dokonywana.

7. ) Jeżeli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1, to powinien on być w stanie okazać na kadej dane funkcjonariusza służby kontrolnej:

- i) wykresówki za bieżący tydzień oraz wykresówki, używane przez kierowcę w ciągu poprzednich 15 dni kalendarzowych;
- ii) kart kierowcy, jeżeli takową posiada; oraz
- iii) wszelkie zapisy, wykonane ręcznie, oraz wydruki, wykonane w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni kalendarzowych, jak to jest wymagane zgodnie z niniejszą Umową

Począwszy od daty u ywania urządzenia rejestrującego, określonej w artykule 13-bis niniejszej Umowy, okresy czasu wspomniane w podpunktach i) i iii) powinny obejmować bieżący dzień oraz poprzednie 28 dni kalendarzowych.

b) Jeżeli kierowca prowadzi pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1B, to powinien być w stanie okazać na kadej dane funkcjonariusza służby kontrolnej:

- i) kart kierowcy, której jest właścicielem;
- ii) wszelkie zapisy wykonane ręcznie oraz wydruk wykonany w ciągu bieżącego tygodnia oraz poprzednich 15 dni kalendarzowych, jak to jest wymagane zgodnie z niniejszą Umową ;
- iii) wykresówki, odpowiadające temu samemu okresowi, o którym mówi się w poprzednim podpunkcie i w ciągu którego prowadził pojazd wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1.

Począwszy od daty u ywania, określonej w artykule 13-bis niniejszej Umowy, okresy czasu



podane w podpunkcie ii) powinny obejmować bieżące oraz poprzednie 28 dni kalendarzowych.

) Upoważniony funkcjonariusz służb kontrolnych może sprawdzić przestrzeganie wymogów niniejszej Umowy, analizując wykresówki **wyświetlane na ekranie** lub wydrukowane dane, zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące, lub za pomocą karty kierowcy, albo jeżeli jest to niemożliwe do wykonania może analizować każdy inny dokument, który pozwala wyjaśnić, dlaczego nie był przestrzegany określony przepis, np. przepisy podane w punktach 2 i 3 artykułu 13.

8. Zabrania się fałszowania, wyjmowania lub niszczenia danych zarejestrowanych na wykresówce, przechowywanych przez urządzenie rejestrujące lub na karcie kierowcy, oraz dokumentów wydrukowanych z urządzenia rejestrującego, którego definicja znajduje się w suplemencie 1B. To samo dotyczy manipulowania urządzeniem rejestrującym, wykresówek lub kart kierowcy, co mogłoby spowodować fałszowanie, zlikwidowanie lub zniszczenie danych oraz informacji wydrukowanych. W powyższym nie może znajdować się adreś, który mógłby zostać użyty w powyższych celach.

### Artykuł 13

1. Jeżeli urządzenie rejestrujące zostało unieruchomione lub uszkodzone wadliwie, to przedsiębiorstwo transportowe powinno naprawić go z pomocą uprawnionego instalatora lub warsztatu natychmiast, jak tylko zezwoli na to okoliczności.

Jeżeli sprowadzenie pojazdu do siedziby przedsiębiorstwa transportowego nie jest możliwe w ciągu jednego tygodnia, licząc od dnia uszkodzenia lub wykrycia wadliwego działania, wówczas naprawy dokonuje się w drodze.

Wskutek działań podejmowanych przez Umawiającą się Stronę właściwe organy mogą być upoważnione do zakazu używania pojazdu w przypadkach nieusunięcia uszkodzenia czy wadliwego działania, wspomniane go w powyższych podpunktach.

2. ) Jeżeli urządzenie rejestrujące nie działa lub działa wadliwie, kierowcy zaznaczają na wykresówce lub na tymczasowej wykresówce dołączonej do wykresówki albo do karty kierowcy, na której powinni przedstawić dane umożliwiającej ich identyfikację (nazwisko i numer karty kierowcy lub nazwisko i numer prawa jazdy) wraz ze zdjęciem podpisu o wszystkie informacje dotyczące okresu, w którym nie był poprawnie rejestrowany lub drukowany przez urządzenie rejestrujące.

b) W przypadku uszkodzenia, wadliwego działania, utraty lub kradzieży karty lub jeżeli karta nie znajduje się w dyspozycji kierowcy, kierowca:

i) na początku swojego okresu prowadzenia drukuje szczególne informacje o prowadzonym przez siebie okresie i wprowadza do tego wydruku:

- informacje, pozwalające na identyfikację kierowcy (nazwisko i numer prawa jazdy lub nazwisko i numer karty kierowcy), oraz składa swój podpis;

- okresy podane w podpunktach b), c) i d) drugiego akapitu punktu 3 artykułu 12;

ii) na zakończenie okresu prowadzenia drukuje dane o okresach, zarejestrowanych przez urządzenie rejestrujące, rejestruje dowolne okresy innej pracy, okresy gotowości i odpoczynku od chwili, kiedy na początku okresu prowadzenia został wykonany wydruk, jeżeli dane te nie zostały zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące, oraz podaje w tym dokumencie szczególne, pozwalające na identyfikację kierowcy (nazwisko i numer prawa jazdy lub nazwisko i numer karty kierowcy), oraz składa swój podpis.

3. Jeżeli karta kierowcy została uszkodzona lub zniszczona wadliwie, to kierowca zwraca ją do właściwego organu Umawiającej się Strony, w której znajduje się miejsce, gdzie zazwyczaj mieszka. W przypadku kradzieży karty kierowcy jest zobowiązany złożyć oficjalne zawiadomienie do właściwych organów państwa, w którym dokonano kradzieży.

W przypadku utraty karty kierowcy powinien powiadomić o tym w oficjalnym zawiadomieniu właściwe organy Umawiającej się Strony, która wydała kartę, oraz właściwe organy Umawiającej się Strony, będącej państwem, w którym znajduje się miejsce, w którym zazwyczaj mieszka, jeżeli są to różne Umawiające się Strony.

Kierowca może nadal prowadzić pojazd bez karty kierowcy w ciągu nie więcej niż 15 dni kalendarzowych lub w ciągu dłuższego okresu, jeżeli jest to niezbędne, by pojazd wrócić do przedsiębiorstwa transportowego, pod warunkiem, że jest w stanie udowodnić niemożność okazania lub utraty karty w ciągu tego okresu.

Jeżeli właściwe organy Umawiającej się Strony, będącej państwem, w którym kierowca zazwyczaj mieszka, różnią się od właściwych organów, które wydały mu kartę i w których jest on zobowiązany wznowiać, zamieniać lub wymieniać kartę kierowcy, to te właściwe organy informują właściwe organy, które wydały poprzednią kartę o dokładnych przyczynach jej wznowienia, zamiany lub wymiany.

## Artykuł 14

1. Aby spełnić postanowienia punktu 2 b) artykułu 13 Umowy, kierowcy, prowadzący pojazdy, zarejestrowane w jednej z Umawiających się Stron, którym właściwe organy nie mogą wydać karty kierowcy i które w ciągu okresu przejściowego, przewidzianego w punkcie 1 niniejszego artykułu, prowadzą pojazdy, uczestniczące w międzynarodowym ruchu drogowym, wyposażone w cyfrowe urządzenie rejestrujące zgodnie z suplementem 1B do załącznika, powinni być w stanie okazać na żądanie funkcjonariusza służby kontrolnej wydruki i/lub wykresówk za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w ciągu którego prowadzą pojazd.

2. Punkt 1 nie ma zastosowania wobec kierowców pojazdów, zarejestrowanych w kraju, w którym przewiduje się obligatoryjny wymóg uzyskania karty kierowcy. Jednak kierowcy powinni okazywać wydruki na pierwsze żądanie funkcjonariusza służby kontrolnej.

3. Wydruki, wymienione w punkcie 1, powinny zawierać szczególne informacje, pozwalające na identyfikację kierowców (nazwisko i numer prawa jazdy), w tym ich podpisy.

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI, BADAŃ, INSTALACJI I KONTROLI****I. Definicje**

W rozumieniu niniejszego suplementu określa się:

- (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 urządzenie rejestruje zapisywane w sposób ciągły informacje, które mają być zarejestrowane;
- (c) "stała przyrządu kontrolnego" oznacza cechę charakterystyczną wyrażoną liczbowo, podając wartość sygnałowej, wymaganej 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, podając wartość sygnałowej emitowanego przez czujnik pojazdu, licząc go z przyrządem kontrolnym (właściwy dla skrzyni biegów w niektórych przypadkach, o pojazdu w innych przypadkach), gdy pojazd przebywa drogą pomiarową 1 kilometra w normalnych warunkach badania (patrz rozdział VI ust. 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 toczenia opon koła" oznacza średnicę przebytych przez kółko poruszających pojazd (koła napędzające) podczas pełnego obrotu. Pomiar tych odległości musi się odbywać w normalnych warunkach badania (patrz rozdział VI ust. 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 - kładę przerwy przekraczające 100 milisekund w zasilaniu energii przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), w zasilaniu przetwornika pomiarowego długości drogi i prędkości, oraz kładę 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 nie, ale oddzielnie na dwóch odrębnych wykresówkach.

**III. Wymagania konstrukcyjne dla przyrządu kontrolnego**

## A. Wymagania ogólne

### 1. Przyrząd kontrolny obejmuje:

- (a) przyrządy wskazujące:
  - o drogę przebytej drogi (licznik drogi),
  - o prędkość (prędkościomierz),
  - o czas (zegar),
- (b) przyrządy rejestrujące:
  - o drogę przebytej drogi,
  - o prędkość,
  - o jeden lub więcej przyrządów rejestrujących czas, odpowiadających wymaganiom określonym w rozdziale IIIC ust. 4,
- (c) urządzenie znakujące, wskazujące na wykresówce:
  - o kładzie otwarcia przyrządu zawierających wykresówkę,
  - o w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - kładzie przerw przekraczających 100 milisekund w zasilaniu energii przyrządu kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), najpóźniej w momencie ponownego włączenia zasilania,
  - o w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II - kładzie przerw przekraczających 100 milisekund w zasilaniu energii przetwornika drogi i prędkości oraz kładzie przerw w przewodzeniu sygnału do przetwornika drogi i prędkości.

2. Ewentualne istnienie w przyrządzie kontrolnym innych przyrządów nie wymienionych powyżej nie może powodować zakłóceń w 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 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) czułość 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; kładzie otwarcia przyrządu jest automatycznie zaznaczane na wykresówce,

- (b) jeżeli mechanizm poruszający do przodu wykresówek 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 wyposażone w odpowiednie, nieoświetlane światło, a nieoświetlane światło, a nieoświetlane światło,
- (b) w normalnych warunkach użytkowania wszystkie wewnętrzne części przyrządu muszą być zabezpieczone przed wilgocią i kurzem. Muszą być ponadto zabezpieczone przed dostępem za pomocą osób, które mogą na nie zaszkodzić.

### B. Przyrządy wskazujące

#### 1. Przyrządy wskazujące drogę przebytej drogi (liczniki drogi):

- (a) wartość działki elementarnej drogi musi wynosić 0,1 kilometra. Musi być możliwe wyrażenie odrębnie cyfr wyrażających hektometry od cyfr wyrażających pełne kilometry,
- (b) cyfry licznika drogi muszą być wyraźnie czytelne i muszą mieć wysokość co najmniej 4 mm,
- (c) licznik 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 (odległości 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) działka odpowiadająca zmianie wskazania o 10 kilometrów na godzinę nie może być mniejsza niż 10 milimetrów,
- (d) na wskaźniku ze wskazówek odległości między wskazówkami i podzielnymi 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 umiarkowanie wyraźny prawidłowe umieszczenie wykresówki, tak aby zapewnić zgodnie z godziną wskazaną przez zegar i godzinowym oznaczeniem na wykresówce,
- (b) mechanizm poruszający wykresówek do przodu musi zapewnić, aby poruszała się ona bez luzu i bez trzaskania do wkładania i wyjmowania,
- (c) przy wykresówkach w formie dysku mechanizm poruszający wykresówek 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 przypadku tego typu taśmy, 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 drogi przebytej drogi, prędkości pojazdu i czasu otwarcia przyrządu zawierającego wykresówek lub wykresówki musi odbywać się w sposób automatyczny.

## 2. Zapis drogi przebytej drogi:

- (a) każda dy kilometr przebytej drogi musi być przedstawiony na wykresie poprzez zmianę co najmniej o 1 milimetr na odpowiedniej współrzędnej,
- (b) nawet przy przekroczeniu osi górnej granicy 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.

Jednak ruch pisaka może być krzywoliniowy, jeżeli spełnione następujące warunki:

ład 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 ładu wykresowego przez pisak i szerokość strefy przeznaczonej do zapisu prędkości nie jest mniejszy niż 2,4:1, bez względu na formę wykresówki,


rózne oznaczenia na podziałce czasu muszą przechodzić przez pole zapisu według krzywej o tym samym promieniu co ład 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 kierowca nie musi 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 lewicy, 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 ładów, 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 ładów lub przez każdy inny system, co najmniej o takiej samej skuteczności pod względem czytelności i interpretacji wykresu,

- (c) w przypadku pojazdów z udziałem 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 podzielnicy przyrządu kontrolnego muszą znajdować się następujące oznaczenia:

- w pobliżu licznika drogi, jednostka miary drogi, 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, jednak te wymagania nie mają zastosowania do przyrządów kontrolnych zatwierdzonych przed 10 sierpnia 1970 r.

2. Tabliczka znamionowa musi być przymocowana do przyrządu i posiada 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 błąd pracy,
- jeżeli tachograf jest wrażliwy na przechyły w takim stopniu, że jego błędy wskazań mogą przekroczyć błędy graniczne dopuszczalne:

#### WZÓR

gdzie  $\alpha$  jest kątem mierzonym od poziomu poziomego przedniej podzielnicy (skierowanej do góry) przyrządu, dla którego przyrząd jest wzorcowany,  $\beta$  i  $\gamma$  są 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) droga drogi:

1% wiacej lub mniej niż rzeczywista droga, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,

b) prędkość :

3 km/h wiacej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,

c) czas:

$\pm$  dwie minuty na dzień, przy maksimum 10 minut w ciągu 7 dni w przypadkach, gdy czas pracy po naciśnięciu nie jest krótszy od tego okresu.

2. Przy instalacji:

a) droga drogi:

2% wiacej lub mniej niż rzeczywista droga, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,

b) prędkość :

4 km/h wiacej lub mniej w stosunku do prędkości rzeczywistej,

c) czas:

dwie minuty na dzień lub 10 minut na siedem dni.

3. W uytkowaniu:

a) długości 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 stosownej części 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 takie, aby nie utrudniały normalnego funkcjonowania przyrządu, a zawarte na nich zapisy były niecieralne oraz wyraźnie czytelne i dające się zidentyfikować.

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

Ponadto dla każdej cząstki zapisu 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 był przydzielony),

(e) godziny zmiany pojazdu, jeżeli zachodzi taki przypadek.

W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostać 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 części rejestracji bez konieczności interwencji personelu, połączenia tymi 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 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 występować co najmniej raz wewnątrz tego pola. Ostatnie oznaczenie na podziałce musi się pokrywać z górną granicą zakresu pomiaru.

3. Pole do rejestracji drogi przebytej musi być umieszczone w sposób umożliwiający 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 wyrażenie różnic 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, aby 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 użycia wykresówki,
- numeru lub numerów rejestracyjnych pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas użycia wykresówki,
- odczytów drogomierza pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas użycia 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 bezpośrednio nadzorować ze swojego miejsca prędkościomierz, drogomierz i zegar i aby, z drugiej strony, wszystkie części tych przyrządów ściśle złączonymi i zabezpieczonymi przed przypadkowym uszkodzeniem.

2. Musi być możliwe przystosowanie stałego przyrządu kontrolnego do współpracownika charakterystycznego pojazdu za pomocą odpowiedniego urządzenia zwanego adapterem.

Pojazdy o kilku współpracownikach przebiegania muszą być zaopatrzone w przełącznik doprowadzający automatycznie te różne przebiegania do przebiegania, dla którego przyrząd kontrolny został przystosowany do pojazdu.

3. Po sprawdzeniu przyrządu kontrolnego, podczas pierwszej instalacji, przymocowuje się do pojazdu dobrze widoczną tabliczkę pomiarów 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 " $w = \dots \text{obr/km}$ ", lub " $w = \text{imp/km}$ ",
- rzeczywisty obwód toczny opon określony w formie " $r = \dots \text{mm}$ ",
- daty wyznaczenia współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz rzeczywistego obwodu tocznego opon

## B. Pieczętowanie

Następujące elementy muszą być opieczętowane:

- (a) tabliczka pomiarowa, chyba że jest przymocowana w taki sposób, że nie może być zdjęta bez zniszczenia informacji,
- (b) kołcówki połączone między przyrządem kontrolnym a pojazdem,
- (c) adapter i miejsce włączenia go w obwód,
- (d) przełącznik w pojazdach o dwóch lub więcej przebiegach,
- (e) połączenia adaptera i przełącznika z innymi elementami przyrządu kontrolnego,
- (f) osłony, wymagane w rozdziale IIIA ust. p 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; kaźde usunięcie tych zabezpieczeń musi mieć pisemne uzasadnienie, które zachowuje się do dyspozycji właściwego organu.

## VI. Sprawdzania i kontrole

Umawiająca się Strona wyznacza organy, dokonujące sprawdzania i kontroli.

### 1. Zatwierdzanie nowych lub zregenerowanych urządzeń rejestrujących

Każde nowe lub zregenerowane urządzenie rejestrujące powinno być zbadane pod kątem poprawności działania i dokładnie wskazani i zapisów w granicach, podanych w punkcie 1 części F rozdziału III przez załączenie plomb zgodnie z punktem f) części B rozdziału V.

W tym celu Umawiająca się Strona może zastrzec początkowe sprawdzenie, które składa się ze sprawdzenia i potwierdzenia zgodności nowego lub zregenerowanego urządzenia rejestrującego z urządzeniem zatwierdzonym wzorcem i/lub wymogami niniejszego załącznika i suplementów do niego, albo może delegować pełnomocnictwa w zakresie przeglądów na producentów lub ich upoważnionych instalatorów lub warsztaty.

### 2. Montaż

Urządzenie rejestrujące oraz cała instalacja po zamontowaniu na pojeździe powinny odpowiadać przepisom, dotyczącym maksymalnych dopuszczalnych odchyleń, podanych w punkcie 2 części F rozdziału III.

Badania kontrolne powinien wykonywać upoważniony instalator lub warsztat na swojej odpowiedzialność.

### 3. Kontrole okresowe

a) Kontrole okresowe urządzeń rejestrowanych zamontowanego w pojazdach należy wykonywać nie rzadziej niż jeden raz na dwa lata, przy czym mogą być wykonywane jednocześnie z badaniami technicznymi pojazdu.

Podczas kontroli sprawdza się :

- poprawność pracy urządzeń rejestrowanych;
- obecność na urządzeniu rejestrowanym cech urządzenia zatwierdzenia typu;
- obecność tabliczki z danymi;
- nienaruszalność plomb na urządzeniu rejestrowanym i innych częściach;
- faktyczny obwód opon.

b) Kontrola w celu sprawdzenia przestrzegania postanowień punktu 3 części F rozdziału III o maksymalnych dopuszczalnych odchyleniach w trakcie użytkowania wykonuje się nie rzadziej niż jeden raz w ciągu sześciu lat, chociażka Umawiająca się Strona może określić krótsze przedziały czasowe, kiedy wykonywane są takie kontrole pojazdów, zarejestrowanych na jej terytorium. W trakcie takich kontroli należy zamieniać tabliczki zawierające dane o montażu.

### 4. Pomiar bieżący

Pomiar bieżący przy montażu lub w trakcie użytkowania wykonuje się przy następujących warunkach, które należy traktować jako standardowe warunki badania :

- pojazd bez ładunku w normalnym stanie gotowym do jazdy;
- ciśnienie w oponach zgodne z instrukcją producenta;
- zużycie opon w granicach dozwolonych przez prawo;
- jazda pojazdu: pojazd, napędzany za pomocą własnego silnika, powinien poruszać się po linii prostej, po równej nawierzchni, z prędkością  $50 \pm 5$  km/h; badanie może być przeprowadzone również na odpowiednim stanowisku badawczym pod warunkiem zapewnienia analogicznej dokładności.

### Suplement 1

**Wymagania wobec konstrukcji, badania, montażu i ogólnych cyfrowych urządzeń rejestrowanych używanego w transporcie drogowym.**

#### Artykuł 1

#### Preambuła

1. Ponieważ niniejszy suplement jest zaadaptowany wersją załącznika 1B do rozporządzenia Rady (EEC) Nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 roku w sprawie urządzeń rejestrowanych stosowanych w transporcie drogowym, to w AETR nie odtwarza się treści tego załącznika ze względu na jego rozmiary i czysto techniczny charakter. Umawiająca się Strona

mogą zapoznać się z pełnym urzędowym tekstem i późniejszymi poprawkami do niego w tekście opublikowanym w Biuletynie Urzędowym Unii Europejskiej.

W związku z tym treść niniejszego suplementu 1B ograniczono do postanowień wstępnych, w których podane są odnośniki do odpowiednich tekstów Unii Europejskiej i urzędowych biuletynów, gdzie były one opublikowane i w których za pomocą krzyżykujących się odnośników są wyróżnione miejsca w załączniku, które wymagają adaptacji do AETR.

2. Aby ułatwić pracę z tym załącznikiem, w tym z adaptowanym tekstem w celach uwzględnienia AETR i otrzymania ogólnego przedstawienia o danym tekście, Sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych przygotowuje zbiorczy tekst tego suplementu. Tekst ten nie będzie jednak miał adnej mocy prawnej. W razie konieczności dany tekst przygotowany w językach urzędowych EKG ONZ będzie aktualizowany.

## Artykuł

Postanowienia wstępne do suplementu 1B

1. Zgodnie z punktem 1 artykułu 1 powyżej Umawiające się Strony proponują, by podczas pracy z załącznikiem 1B powoływała się na rozporządzenia Komisji Nr 1350/2002 z 13 czerwca 2002 roku oraz Nr 432/2004 z 5 marca 2004 roku (\* odnośnik poniżej, w którym są podane daty ich publikacji w Biuletynie Urzędowym Unii Europejskiej), za pośrednictwem których, uwzględniając postępowanie techniczne, adaptuje się po raz siódmy i ósmy rozporządzenie Rady (EEC) Nr 3821/85 o urzędzeniu rejestrującym w pojazdach.

2. Do celów suplementu 1B:

2.1 Terminy w poniższej lewej kolumnie powinny być zamienione odpowiednimi terminami podanymi w prawej kolumnie:

Terminy użyte w suplemencie IB	Terminy użyte z AETR
Państwa członkowskie WE	Umawiające się Strony
Załącznik (IB)	Suplement (1B)
Suplement	Rozdział suplementu
Rozporządzenie	Umowa lub AETR
Wspólnota	EKG ONZ

2.2 Odsyłać do tekstów prawnych w poniższej lewej kolumnie zamienia się na odsyłać podane w prawej kolumnie:

Teksty prawne Wspólnoty Europejskiej

Teksty prawne Europejskiej Komisji  
Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych

Rozporządzenie Rady ( ) Nr 3821/85  
Dyrektywa Rady Nr 92/23/EEC

AETR  
Zasady Nr 54 EKG

Dyrektywa Komisji Nr 95/54/CE, za pomocą rednictwem której, uwzględniając postępowanie techniczne, adaptuje się dyrektywa Rady 72/245/EEC

Zamienia się na Zasady Nr 10 EKG

2.3 Wykaz tekstów lub postanowień, dla których nie ma równoważnych tekstów EKG ONZ lub dla których wymagana jest informacja dodatkowa, jest podany niżej. Teksty te czy informacje są cytowane tylko do wiadomości.

2.3.1 Graniczne wartości do montażu przyrządu, ograniczenia prędkości, jak określono w rozdziale I (definicje) bb) załącznika 1B SA zgodne z postanowieniami dyrektywy Nr 92/6/EEC z 10 lutego 1992 roku (Biuletyn Urzędowy Nr L 57 z 02/03/1992).

2.3.2 Pomiar odległości, jak określono w rozdziale I (definicje) u) załącznika IB/suplementu 1B jest wykonywany zgodnie z postanowieniami dyrektywy Rady Nr 98/27/CE z 22 lipca 1997 roku z ostatnimi poprawkami (Biuletyn Urzędowy Nr L 233 z 25/08/1997).

2.3.3 Identyfikacja pojazdów, jak określono w rozdziale I (definicje) nn) załącznika IB/suplementu 1B, jest wykonywana zgodnie z postanowieniami dyrektywy Rady Nr 76/114/EEC z 18 grudnia 1975 roku (Biuletyn Urzędowy Nr L 24 z 30/01/1976).

2.3.4 Przepisy dotyczące bezpieczeństwa powinny odpowiadać przepisom zawartym w zaleceniu Rady Nr 95/114/EC z 7 kwietnia 1995 roku odnośnie ogólnych kryteriów oceny informatycznego bezpieczeństwa technologicznego (Biuletyn Urzędowy Nr L 93 z 26/04/1995).

2.3.5 Ochrona osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych oraz swobodnego przekazywania tych danych jest realizowana zgodnie z postanowieniami dyrektywy Rady Nr 95/46/EC z 24 października 1995 roku z ostatnimi poprawkami (Biuletyn Urzędowy Nr L 281 z 23/11/1995).

2.4 Inne przepisy podlegające zmianie lub usunięciu.

2.4.1 Tekst wymagania 172 zostaje usunięty i zastąpiony słowem „zarezerwowano”.

2.4.2 Wymaganie 174 zmienia się w sposób następujący:

„Symbol wyróżniający Umawiającej się Strony, która wydaje kartę. W symbolach wyróżniających Umawiających się Stron, nienależących do Unii Europejskiej, stosowane symbole przewidziane w Konwencji Wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 roku lub Konwencji Genewskiej o ruchu drogowym z 1949 roku”.

2.4.3 Powołanie się na flagę Unii Europejskiej z literami „MS” oznaczającymi „państwo członkowskie” w wymaganiu 178 zastępuje się literami „CP”, oznaczającymi „Umawiająca się Strona”, przy czym flaga Umawiającej się Strony, niebędącej członkiem Unii Europejskiej, jest fakultatywna.

2.4.4 Wymaganie 181 zmienia się w sposób następujący:

„Po konsultacji z Sekretariatem EKG ONZ Umawiająca się Strona może dodać kolory lub oznakowanie, np. elementy bezpieczeństwa, bez szkody dla innych postanowień niniejszego suplementu”.

2.4.5 Wymaganie 278 zmienia się w sposób następujący:

„Badania na kompatybilność eksploatacyjną wykonywane są przez jeden z właściwych organów”.

2.4.6 Wymagania 291-295 usunięto i zastąpiono sformułowanymi w załączniku 2.

2.4.7 W suplementie 9/rozdział 9 suplementu do AETR (urządowe zatwierdzenie typu o wykaz minimalnych wymaganych badań), 1, 1-1, zdanie wstępne zmienia się w sposób następujący:

„Procedura urzędowego zatwierdzania typu konstrukcji aparatury rejestrującej (lub jej części składowej) albo wykresówki tachografu jest oparta o:”

### III. Za wiadczenie o urzędowym zatwierdzeniu produkcji odpowiadającej suplementowi

1

Po okazaniu przez Umawiającą się Stronę urzędowego zatwierdzenia, wydaje ona wnioskodawcy za wiadczenie, sporządzone zgodnie z poniższym wzorem. Umawiająca się Strona udziela kopii danego dokumentu do zawiadamiania innych Umawiających się Stron o przekazaniu urzędowych zatwierdzeń lub o ich anulowaniu urzędowych zatwierdzeń.

---

Za wiadczenie o urzędowym zatwierdzeniu produkcji odpowiadającej suplementowi 1B

Nazwa właściwego organu administracyjnego

Informacje dotyczące<sup>1</sup>

- urzędowego zatwierdzenia
- anulowania urzędowego zatwierdzenia
- modelu urzędowego zatwierdzenia
- części składowej urzędowego zatwierdzenia<sup>2</sup>
- karty kierowcy
- karty warsztatu
- karty przedsiębiorstwa transportowego
- karty kontrolera

---

Nr urzędowego zatwierdzenia

1. Nazwa handlowa lub firmowa .....
2. Nazwa modelu .....
3. Nazwa producenta.....
4. Adres producenta .....
- .....
5. Przedstawiono do urzędowego zatwierdzenia (data) .....
6. Laboratorium badawcze lub laboratoria badawcze .....
7. Data i numer protokołu .....
8. Data urzędowego zatwierdzenia .....
9. Data anulowania urzędowego zatwierdzenia .....
10. Model (modele) części składowej (części składowych) urzędowego zatwierdzenia, z którym ma być używana dana część składowa .....
11. Miejsowo .....
12. Data .....
13. Załączone specyfikacje .....
14. Uwagi (w tym wskazanie miejsc, w których założono plomby, jeżeli są wymagane)

---

( Podpis)

<sup>1</sup> Zaznacz w odpowiednich klatkach

<sup>2</sup> Wpisz dane części składowej do informacji

## Suplement 3

### Typowe formularze

Zgodnie z artykułem 12-bis niniejszej Umowy przedsi biorstwo transportowe może u ywa poni sze typowe formularze w celach pomocy przy wykonywaniu kontroli na drodze:

1. Formularz potwierdzaj cy dzia łno jest formularzem, który nale y u ywa w przypadku, kiedy kierowca by ł na zwolnieniu lekarskim lub urlopie, albo je eli prowadzi pojazd nieobj ty dzia łaniem przepisów AETR w my l artyku ł 2 niniejszej Umowy.

Wskazówki dotycz ce u ywania. (*Przedstawi w miar mo no ci na odwrotnej stronie formularza*)

**a)** Wszystkie pozycje niniejszego formularza wype łnia przedsi biorstwo transportowe i odpowiedni kierowca przed rozpocz cciem podró y.

**b)** Zmiana tekstu formularza jest niedopuszczalna.

**c)** Formularz b dzie uwa any za wa ny w przypadku podpisania go przez upowa nionego przedstawiciela przedsi biorstwa transportowego oraz samego kierowc . W przypadku przedsi biorstw jednoosobowych kierowca podpisuje formularz jeden raz w imieniu przedsi biorstwa i jeden raz jako kierowca. Za wa ny uwa a si tylko podpisany orygina ł niniejszego dokumentu.

**d)** Na wydruku formularza mo e znajdowa si logo przedsi biorstwa. Pozycje 1-5 mog by wydrukowane wcze niej. Piecz tka przedsi biorstwa transportowego nie mo e zast pi podpisu osoby, która powinna podpisa formularz, jednak jej podpis mo e by potwierdzony piecz tk .

**e)** Dodatkowe informacje krajowe lub regionalne nale y umieszcza na odwrotnej stronie formularza.

**f)** Je eli niniejszy formularz sporz dza si w innym j zyku ni angielski czy francuski, to jego nazw nale y umie ci pod nazwami w j zyku angielskim i francuskim, które nale y zachowa na formularzu. Je eli formularz sporz dzono w innym j zyku, ni angielski, to nazwy rozdzia łw w samym formularzu powinny powtarza si w j zyku angielskim (patrz za łczony wzór).

2.(zarezerwowano dla innego ewentualnego formularza)í ö.

**Attestation of activities\* / formulaire d'attestation d'activités\***

**Za wiadczenie o działalności ci\***

(Rozporz dzenie 561/2006 ( lub AETR\*\*)/ (REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR\*\*)  
Wypełni drukowanymi literami łaci skimi i podpisz przed rozpocz ciej jazdy/ To be filled in by  
typing in Latin characters and signed before a journey

ZaŁczy do zapisów urz dzenia rejestruj cego, które powinny by przechowywane/ To be kept with  
the original control device  
records wherever they are required to be kept

*Podrabianie formularza potwierdzenia jest przest pstwem / False attestations constitute an  
infringement*

**Wypełnia przedsi biorstwo transportowe (Part to be filled in by the undertaking)**

1. Nazwa przedsi biorstwa /Name of the undertaking

.....

2. Ulica, indeks pocztowy, miasto/Street address, postal code, city

.....

Kraj/Country:

3. Numer telefonu (wraz z kodem mi dzynarodowym) /Telephone number (including international  
prefix).....

4. Numer faksu (wraz z kodem mi dzynarodowym)/Fax number (including international prefix)

.....

5. Adres poczty elektronicznej/e-mail address:

.....

**Ja, ni ej podpisany (I, the undersigned):**

6. Nazwisko i imi / Name and first name:

.....

7. Stanowisko w przedsi biorstwie/Position in the  
undertaking:.....

**o wiadczam, e kierowca/declare that the driver:**

8. Nazwisko i imi /Name and first name:

.....

9. Data urodzenia: (dzie /miesi c/rok)/ Date of birth (day/month/year):

.....

10. Numer prawa jazdy lub dokumentu to samo ci lub paszportu/Driving licence or identity card or  
passport number

.....

11. Rozpocz łm prac w przedsi biorstwie od (dzie /miesi c/rok)/ who has started to work at the  
undertaking on (day/month/year)

w ci gu okresu/for the period:

12. od (godzina/dzie /miesi c/rok) / from (day/month/year):

.....

13. do (godzina/dzie /miesi c/rok)/ to (day/month/year):

.....

14. przebywaŁna zwolnieniu chorobowym \*\*\*/ was on sick leave

15. przebywaŁna urlopie wypoczynkowym \*\*\*/ was on annual leave)

16. miaŁ czas wolny od pracy lub odpoczywaŁ \*\*\*/ was on leave or rest



17. prowadzi pojazd wyłączone z zakresu stosowania przepisów Rozporządzenia (WE) 561/2006 lub AETR\*\*\*/drove a vehicle exempted from the scope of the Regulation (EC) 561/2006 or the AETR

18. wykonywał prace inne niż prowadzenie pojazdu,\*\*\*/was performing any work other than driving of a vehicle

19. czekał\*\*\*/was available

20. Miejsce /Place: ..... Data/date:

í í í í í í í í í í í í í í ...

Podpis/signature

21. Ja, jako kierowca, potwierdzam, że w ciągu powyższego okresu nie prowadziłem pojazdu objętego zakresem stosowania Rozporządzenia 561/2006 (WE) lub AETR.

(I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of the (EC) Regulation 561/2006 or AETR

during the period mentioned above).

22. Miejsce /Place: ..... Data/date:

.....

Podpis kierowcy/signature of the driver

-----  
\* Niniejszy formularz można otrzymać w wersji elektronicznej lub drukowanej pod następującym adresem/ This form is available in electronic and printable versions at the following address:

<http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

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

\*\*\* Można wybrać tylko jeden z punktów /Choose only one box.