

## **ЗАКОН**

### **О ПОТВРЂИВАЊУ АМАНДМАНА 1-6. НА ЕВРОПСКИ СПОРАЗУМ О РАДУ ПОСАДА НА ВОЗИЛИМА КОЈА ОБАВЉАЈУ МЕЂУНАРОДНЕ ДРУМСКЕ ПРЕВОЗЕ (АЕТР)**

#### **Члан 1.**

Потврђују се амандмани на Европски споразум о раду посада на возилима која обављају међународне друмске превозе (АЕТР), и то: Амандман 1, сачињен у Женеви 3. августа 1983. године, у оригиналу на енглеском језику, Амандман 2. сачињен у Женеви 24. априла 1992. године, у оригиналу на енглеском језику, Амандман 3. сачињен 28. фебруара 1995. године, у оригиналу на енглеском језику, Амандман 4, сачињен 27. фебруара 2004. године у оригиналу на енглеском језику, Амандман 5. сачињен 16. јуна 2006. године у оригиналу на енглеском и француском језику и Амандман 6. сачињен у Женеви 20. септембра 2010. године у оригиналу на енглеском, француском и руском језику.

#### **Члан 2.**

Текстови Амандмана 1-6. на Европски споразум о раду посада на возилима која обављају међународне друмске превозе (АЕТР), у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласе:

## AMENDMENT 1

### **Article 3 – Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States**

Amend paragraph 1 to read:

„... provisions not less strict than those laid down in articles 5, 6, 7,8, 9, 10, 11, in article 12 paragraphs 1, 2, 6 and 7 and in article 12 bis of this Agreement”.

Insert new Article as follows:

### **„Article 6 bis – Interruption of the daily rest period in the course of combined transport operations**

Where a crew member engaged in the carriage of goods or passengers accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train, the daily rest period may be interrupted not more than once, provided the following conditions are fulfilled:

- a) that part of the daily rest period spent on land may be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train;
- b) the period between two portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operations;
- c) during both portions of the rest period the crew member must have access to a bunk or couchette;
- d) where a daily rest period is interrupted in this way, it shall be increased by two hours;
- e) any time spent on board a ferryboat or a train and not counted as part of the daily rest period shall be regarded as a break as defined in article 8.”

### **Article 10 – Manning**

Beginning of article should read:

„Subject to the provisions of article 12 bis paragraph 2 of this Agreement, in the case of...”

### **Article 11 – Exceptional cases**

Amend the last sentence to read:

„...shall record in the individual control book or in the case mentioned in article 12 bis, as appropriate, in the record sheet and/or in the other control documents envisaged under paragraph 1 of the article, the nature and...”

Insert new article as follows:

### **„Article 12 bis – Control device**

1. If a Contracting Party prescribes or authorizes the installation and use of on vehicle registered in its territory of a mechanical control device, such device may give rise to complete or partial exemption from the filling in of the individual control book mentioned in article 12, under the following conditions:

- a) The control device must be of a type either approved or recognised by one of the Contracting Parties;
- b) If the crew includes more than one person and if the recording is not made on separate sheets but on only one sheet, this must show clearly the part of the recording corresponding to each of the persons;
- c) If the device provides for the recording of crew member’s driving times, times spent performing occupational activities other than driving, and rest periods as well as

- vehicle speeds and distance covered, the keeping of the individual control book may be entirely dispensed with;
- d) If the device provides only for recording driving time, time during which the vehicle is stationary, speed and distance covered, the exemption will only be partial and limited to the entries in the daily sheets of the said control book, the crew members being obliged to complete daily the appropriate columns of a weekly report conforming to the model sheet (e) appearing in the annex to this Agreement;
  - e) If the normal and appropriate use of a control device installed on a vehicle is not possible, each crew member shall enter by hand, using the appropriate graphic representation, the details corresponding to his occupational activities and rest periods on a record sheet, or on a daily sheet conforming to the model sheet (c) appearing in the annex to the Agreement;
  - f) When, by reason of their being away from the vehicle, the crew members are unable to make use of the device, they shall insert by hand, using the appropriate graphic representation, in the record sheet or a daily sheet conforming to the model sheet (c) envisaged in the annex to this Agreement, the various times corresponding to occupational activities while they were away;
  - g) The crew members must always have available, and be able to present for inspection, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), (e) and (f) of this paragraph, relating to the previous seven days;
  - h) The crew members must ensure that the control device be activated and handled correctly and that, in case of malfunctioning, it be repaired as soon as possible.
2. If the control device within the meaning of paragraph 1 is installed and used on a vehicle registered in the territory of one of the Contracting Parties, the application of the provisions of article 10 of this Agreement to that vehicle shall not be required by the other Contracting Parties.
  3. Undertakings shall keep, as appropriate, the record sheets and/or the other control documents filled in as provided under (c), (d), and (e) of paragraph 1 of this Article, for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and shall produce them at the request of the control authorities”

#### **Article 14-Measures of enforcement of the Agreement**

Amend paragraph 2 to read:

„...by spot checks of the record sheets and other control documents that the requirements of ...”

#### **AMENDMENT 2**

##### **Article 1 - Definitions**

Amend paragraph (g) to read:

(g) „carriage by road” means any journey made on roads open to the public of a vehicle whether laden or not, used for the carriage of passengers or goods;

Amend paragraph (i) to read:

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

Rules governing the operations of services or documents taking the place thereof, approved by the competent authorities of Contracting Parties and published by the carrier before

coming into operation, shall specify the conditions of carriage and in particular the frequency of services, timetables, faretables and the obligation to accept passengers for carriage, insofar as such conditions are not prescribed by any law or regulation.

Services by whomsoever organized, which provide for the carriage of specified categories of passengers to the exclusion of other passengers, insofar as such services are operated under the conditions specified in the first subparagraph of this definition, shall be deemed to be regular services. Such services, in particular those providing for the carriage of workers to and from their place of work or of schoolchildren to and from school, are hereinafter called "special regular services";

Amend paragraph (l) to read:

(l) „week” means the period between 00:00 hours on Monday and 24:00 hours on Sunday;

(m) „rest” means any uninterrupted period of at least one hour during which the driver may freely dispose of his time.

Delete paragraphs (n) and (o).

## **Article 2 - Scope**

Amend sub-paragraph 2 (b) to read:

(b) Unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport performed by:

1. Vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the vehicle, including any trailer or semi-trailer, does not exceed 3.5 tonnes;
2. Vehicles used for the carriage of passengers which, by virtue of their construction and equipment are suitable for carrying not more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose;
3. Vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometres;
4. Vehicles with a maximum authorized speed not exceeding 30 kilometres per hour;
5. Vehicles used by or under the control of the armed services, civil defence, fire services, and forces responsible for maintaining public order;
6. Vehicles used in connection with the sewerage, flood protection, water, gas and electricity services, highway maintenance and control, refuse collection and disposal, telegraph and telephone services, carriage of postal articles, radio and television broadcasting and the detection of radio or television transmitters or receivers;
7. Vehicles used in emergencies or rescue operations;
8. Specialized vehicles used for medical purposes;
9. Vehicles transporting circus and funfair equipment;
10. Specialized breakdown vehicles;
11. Vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
12. Vehicles used for non-commercial carriage of goods for personal use;
13. Vehicles used for milk collection from farms and the return to farms of milk containers or milk products intended for animal feed.

Delete subparagraphs (c) and (d) of paragraph (2)

Article 3 - Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-Contracting States

Amend this article to read:

**„Article 3**

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

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

2. It shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of a control device conforming to the specifications in the annex to this Agreement, daily record sheets, completed manually by the driver.”

**Article 4 - General principles**

Amend this article to read:

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

Article 5-Conditions to be fulfilled by drivers

Replace this article with the following text

**„Article 5 - Crews**

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

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

(b) for other vehicles:

21 years,

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

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

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

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

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

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

Article 6 - Daily rest period

Replace this article with the following text:

**„Article 6 - Driving periods**

1. The driving period between any two daily rest periods or between a daily rest period and a weekly rest period, hereinafter called „daily driving period”, shall not exceed nine hours. It may be extended twice in any one week to ten hours.

A driver must, after no more than six daily driving periods, take a weekly rest period as defined in article 8 (3).

The weekly rest period may be postponed until the end of the sixth day if the total driving time over the six days does not exceed the maximum corresponding to six daily driving periods.

In the case of the international carriage of passengers, other than on regular services, the terms „six”, and „sixth”, in the second and third subparagraphs shall be replaced by „twelve”, and „twelfth”, respectively.

2. The total period of driving in any one fortnight shall not exceed ninety hours.”

Article 6 bis - Interruption of the daily rest period in the course of combined transport operations

Delete text of this article.

Article 7-Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period

Replace this article with the following text

**„Article 7 - Breaks**

1. After four-and-a-half hours' driving, the driver shall observe a break of at least forty-five minutes, unless he begins a rest period.

2. This break may be replaced by breaks of at least fifteen minutes each distributed over the driving period or immediately after this period in such a way as to comply with the provisions of paragraph 1.

3. During these breaks, the driver may not carry out any other work. For the purposes of this article, the waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferry, or a train shall not be regarded as „other work”.

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

Article 8 - Maximum continuous driving period

Replace this article with the following text:

**„Article 8 – Rest period**

1. In each period of twenty-four hours, the driver shall have a daily rest period of at least eleven consecutive hours, which may be reduced to a minimum of nine consecutive hours not more than three times in any one week, on condition that an equivalent period of rest be granted as compensation before the end of the following week.

On days when the rest is not reduced in accordance with the first subparagraph, it may be taken in two or three separate periods during the twenty-four hour period, one of which must be of at least eight consecutive hours. In this case the minimum length of the rest shall be increased to twelve hours.

2. During each period of thirty hours when a vehicle is manned by at least two drivers, each driver shall have a rest period of not less than eight consecutive hours.

3. In the course of each week, one of the rest periods referred to in paragraphs 1 and 2 shall be extended by way of weekly rest, to a total of forty-five consecutive hours. This rest period may be reduced to a minimum of thirty-six consecutive hours if taken at the place where the vehicle is normally based or where the driver is based, or to a minimum of twenty-four consecutive hours if taken elsewhere. Each reduction shall be compensated by an equivalent rest taken en bloc before the end of the third week following the week in question.

4. A weekly rest period which begins in one week and continues into the following week may be attached to either of these weeks.

5. In the case of the carriage of passengers to which article 6 (1), fourth subparagraph, applies, the weekly rest period may be postponed until the week following that in respect of which the rest is due and added on to that second week's weekly rest.

6. Any rest taken as compensation for the reduction of the daily and/or weekly rest periods must be attached to another rest of at least eight hours and shall be granted, at the request of the person concerned, at the vehicle's parking place or driver's base.

7. The daily rest period may be taken in a vehicle, as long as it is fitted with a bunk and is stationary.

8. Notwithstanding the provisions in paragraph 1 above where a driver engaged in the carriage of goods or passengers accompanies a vehicle which is transported by ferryboat or train, the daily rest period may be interrupted not more than once, provided the following conditions are fulfilled:

that part of the daily rest period spent on land must be able to be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train,

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

during both portions of the rest period the driver must be able to have access to a bunk or couchette.

The daily rest period, interrupted in this way, shall be increased by two hours."

Article 9 - Weekly rest period

Delete text of this article.

Article 10 - Manning

Delete text of this article.

Article 11 - Exceptional cases

Renumber and amend the text of this article to read:

#### **„Article 9 - Exceptions**

Provided that road safety is not thereby jeopardized and to enable him to reach a suitable stopping place, the driver may depart from the provisions of this Agreement to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load. The driver shall indicate the nature of and reason for his departure from those provisions on the record sheet of the control device or in his duty roster."

Article 12 – Individual control book

Delete text of this article.

Article 12 bis - Control device

Renumber and amend the text of this article to read:

**„Article 10 - Control device**

1. The Contracting Parties shall prescribe the installation and use on vehicles registered in their territory of a control device according to the following requirements:

(a) The control device shall, as regards construction, installation, use and testing, comply with the requirements of this Agreement and the annex thereto, which shall form an integral part of this Agreement.

(b) If the normal and appropriate use of control device installation on a vehicle is not possible, each crew member shall enter by hand using the appropriate graphic representation, the details corresponding to his occupational activities and rest periods on his record sheet

(c) When, by reasons of their being away from the vehicle, the crew members are unable to make use of device, they shall insert by hand, using the appropriate graphic representation, on their record sheet the various times corresponding to their occupational activities while they were away.

(d) The crew members must always have available, and be able to present for inspection record sheets for the current week and for the last day of the previous week on which they drove.

(e) The crew members must ensure that the control device be activated and handled correctly and that, in case of malfunctioning, it be repaired as soon as possible.

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

3. Undertakings shall keep in good order the record sheets filled in as provided under (b), (c) and (d) of paragraph 1 of this article, for a period of not less than 12 months after the date of the last entry and shall produce them at the request of the control authorities .

Article 13 - Supervision by the undertaking

Renumber this article as article 11 and insert new paragraph 3 to read:

„3. Payments to wage-earning drivers, even in the form of bonuses or wage supplements, related to distances travelled and/or the amount of goods carried shall be prohibited, unless these payments are of such a kind as not to endanger road safety.”

Article 14 - Measures of enforcement of the Agreement

Renumber and amend this article to read:

**„Article 12 - Measures of enforcement of the Agreement**

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by an adequate level of roadside checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose

2. Contracting Parties shall assist each other in applying this Agreement and in checking compliance therewith.

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



breaches of this Agreement committed by non-residents and any penalties imposed for such breaches;

penalties imposed by a Contracting Party on its residents for such breaches committed on the territory of other Contracting Parties.

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

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

Article 15 - Transitional provisions

Renumber and amend this article to read:

#### **Article 13 - Transitional provisions**

„The provisions of the new article 10 - Control device, shall not become mandatory for countries Contracting Parties to this Agreement until three years after entry into force of these amendments. Before that date the provisions of the old article 12-Individual control book, shall continue to apply."

Renumber articles 16 to 23 of the final provisions as articles 14 to 21 respectively.

Insert new article 22 as follows:

#### **„Article 22**

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

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

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

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

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

Renumber articles 24 to 26 of the final provisions as articles 23 to 25 respectively.

Delete cross - references to articles or parts of them which have been deleted.

Modify cross - references to articles which have been renumbered accordingly.

Annex - Individual control book

Replace this annex with following text:

**„Annex - Control device**

**GENERAL PROVISIONS**

**I. Type approval**

**Article 1**

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

**Article 2**

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

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

**Article 3**

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

**Article 4**

The competent authorities of the Contracting Party to which the application for type approval has been submitted shall, in respect of each type of control device or model record sheet or memory card which they approve or refuse to approve, either send within one month to the authorities of the other Contracting Parties a copy of the approval certificate accompanied by copies of the relevant specifications, or, if such is the case, notify those authorities that approval has been refused; in cases of refusal they shall communicate the reasons for their decision.

**Article 5**

1. If a Contracting Party which has granted type approval as provided for in article 2 finds that a certain control device or record sheet or memory card bearing the type approval mark which it has issued does not conform to the prototype which it has approved, it shall take the necessary measures to ensure that production models conform to the approved prototype. The measures taken may, if necessary, extend to withdrawal of the type approval.

2. A Contracting Party which has granted type approval shall withdraw such approval if the control device or record sheet or memory card which has been approved is not in conformity with this Annex or its Appendices or displays in use any general defect which makes it unsuitable for the purpose for which it is intended.

3. If a Contracting Party which has granted type approval is notified by another Contracting Party of one of the cases referred to in paragraphs 1 and 2, it shall also, after consulting the latter Contracting Party, take the steps laid down in those paragraphs, subject to paragraph 5.

4. A Contracting Party which ascertains that one of the cases referred to in paragraph 2 has arisen may forbid until further notice the placing on the market and putting into service of the control device or record sheets or memory card. The same applies in the cases mentioned in

paragraph 1 with respect to control devices or record sheets or memory cards which have been exempted from the initial verification, if the manufacturer, after due warning, does not bring the equipment into line with the approved model or with the requirements of this Annex.

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

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

#### **Article 6**

1. An applicant for type approval of a model record sheet shall state on his application the type or types of control device on which the sheet in question is designed to be used and shall provide a suitable device of such type or types for the purpose of testing the sheet.

2. The competent authorities of each Contracting Party shall indicate on the approval certificate for the model record sheet the type or types of control device on which that model sheet may be used.

#### **Article 7**

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

#### **Article 8**

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

### **II. INSTALLATION AND INSPECTION**

#### **Article 9**

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

2. The approved fitter or workshop shall place a special mark on the seals which it affixes. The competent authorities of each Contracting Party shall maintain a register of the marks used.

3. The competent authorities of the Contracting Parties shall send each other their lists of approved fitters and workshops and also copies of the mark used.

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

### **III. - USE OF EQUIPMENT**

#### **Article 10**

The employer and drivers shall be responsible for seeing that devices functions correctly.

### **Article 11**

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

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

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

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

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

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

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

4. Whenever requested by an authorized inspecting officer to do so, the driver must be able to produce record sheets for the current week and in any case for the last day of the previous week which he drove.

**Annex - Appendix 1**  
**REQUIREMENTS FOR CONSTRUCTION, TESTING,**  
**INSTALLATION AND INSPECTION**

**I. DEFINITIONS**

In this appendix

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

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

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

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

(e) „effective circumference of wheel tyres” means the average of the distances traveled by the several wheels moving the vehicle (driving wheels) in the course of one complete rotation. The measurement of these distances must be made under normal test conditions (see chapter VI, paragraph 4 of this appendix) and is expressed in the form:  $1 = \dots \text{ mm}$ .

**II. GENERAL CHARACTERISTICS AND FUNCTIONS OF CONTROL DEVICE**

The control device must be able to record the following:

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

For vehicles used by two drivers the control device must be capable of recording simultaneously but distinctly and on two separate sheets details of the periods listed under 3, 4 and 5.

### III. CONSTRUCTION REQUIREMENTS FOR CONTROL DEVICE

#### A. GENERAL POINTS

1. Control device shall include the following:

(a) Visual instruments showing:

distance travelled (distance recorder),  
speed (speedometer),  
time (clock).

(b) Recording instruments comprising:

a recorder of the distance travelled,  
a speed recorder,  
one or more time recorders satisfying the requirements laid down in chapter III C4.

(c) A means of marking showing on the record sheet individually:

each opening of the case containing that sheet,

for electronic control device, as defined in point 7 of chapter II, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the control device (except lighting), not later than at switching-on the power supply again,

for electronic control device, as defined in point 7 of chapter II, any interruption exceeding 100 milliseconds in the power supply of the distance and speed sensor and any interruption in the signal lead to the distance and speed sensor.

2. Any inclusion of the equipment of devices additional to those listed above must not interfere with the proper operation of the mandatory devices or with the reading of them.

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

3. Materials

(a) All the constituent parts of the control device must be made of materials with sufficient stability and mechanical strength and stable electrical and magnetic characteristics.

(b) Any modification in a constituent part of the control device or in the nature of the materials used for its manufacture must, before being applied in manufacture, be submitted for approval to the authority which granted type-approval for the control device.

4. Measurement of distance traveled

The distances travelled may be measured and recorded either:

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

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

5. Measurement of speed

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

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

6. Measurement of time (clock)

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

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

#### 7. Lighting and protection

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

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

### **B. VISUAL INSTRUMENTS**

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

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

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

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

#### 2. Speed indicators (speedometer)

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

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

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

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

#### 3. Time indicator (clock)

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

### **C. RECORDING INSTRUMENTS**

#### 1. General points

(a) All equipment, whatever the form of the record sheet (strip or disc) must be provided with a mark enabling the record sheet to be inserted correctly, in such a way as to ensure that the time shown by the clock and the time-marking on the sheet correspond.

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

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

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

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

## 2. Recording distance travelled

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

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

## 3. Recording speed

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

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

the trace drawn by the stylus must be perpendicular to the average circumference (in the case of sheets in disc form) or to the axis (in the case of sheets in strip form) of the area reserved for speed recording,

the ratio between the radius of curvature of the trace drawn by the stylus and the width of the area reserved for speed recording must be not less than 2.4 to 1 whatever the form of the record sheet,


the markings on the timescale must cross the recording area in a curve of the same radius as the trace drawn by the stylus. The spaces between the markings on the timescale must represent a period not exceeding one hour.


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

## 4. Recording time

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

(i) under the sign  : driving time;

(ii) under the sign  : all other periods of work;


(iii) under the sign  : other periods of availability, namely:

- waiting time , i.e. the period during which drivers need remain at their posts only for the purpose of answering any calls to start or resume driving or to carry out other work,
- time spent beside the drivers while the vehicle is in motion,
- time spent on a bunk while the vehicle is in motion;

(iv) under the sign  : breaks in work and daily rest periods.



Each Contracting Party may permit all the periods referred to in subparagraphs (ii) and (iii)

above to be recorded under the sign  on the record sheets used on vehicles registered in its territory.

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

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

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

#### D. CLOSING DEVICE

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

#### E. MARKINGS

1. The following markings must appear on the instrument face of the control device:

close to the figure shown by the distance recorder, the unit of measurement of distance, indicated by the abbreviation „km”,

near the speed scale, the marking „km/h”,

the measurement range of the speedometer in the form „Vmin ... km/h, Vmax ... km/h”. This marking is not necessary if it is shown on the descriptive plaque of the equipment.

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

2. The descriptive plaque must be built into the equipment and must show the following markings, which must be visible on the control device when installed:

name and address of the manufacturer of the equipment,

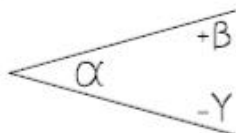
manufacturer's number and year of construction,

approval mark for the control device type,

the constant of the equipment in the form „k = ... rev/km” or „k = ... imp/km”,

optionally, the range of speed measurement, in the form indicated in point 1,

should the sensitivity of the instrument to the angle of inclination be capable of affecting the readings given by the equipment beyond the permitted tolerances, the permissible angle expressed as:



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

#### **F. MAXIMUM TOLERANCES (VISUAL AND RECORDING INSTRUMENTS)**

1. On the test bench before installation:

(a) distance travelled:

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

(b) speed:

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

(c) time:

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

2. On installation:

(a) distance travelled:

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

(b) speed:

4 km/h more or less than real speed;

(c) time:

$\pm$  two minutes per day, or

$\pm$  10 minutes per seven days.

3. In use:

(a) distance travelled:

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

(b) speed:

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

(c) time:

$\pm$  two minutes per day, or

$\pm$  10 minutes per seven days

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

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

#### **IV. RECORD SHEETS**

##### **A. GENERAL POINTS**

The record sheets must be such that they do not impede the normal functioning of the instrument and that the records which they contain are indelible and easily legible and identifiable.

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

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

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

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

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

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

## **B. RECORDING AREAS AND THEIR GRADUATION**

1. The record sheets shall include the following recording areas:

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

## **C. INFORMATION TO BE PRINTED ON THE RECORD SHEETS**

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

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

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

#### **D. FREE SPACE FOR HANDWRITTEN INSERTIONS**

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

surname and first name of the driver,

date and place where use of the sheet begins and date and place where such use ends,

the registration number or numbers of the vehicle or vehicles to which the driver is assigned during the use of the sheet,

odometer readings from the vehicle or vehicles to which the driver is assigned during the use of the sheet,

the time at which any change of vehicle takes place.

#### **V. INSTALLATION OF CONTROL DEVICE**

##### **A. GENERAL POINTS**

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

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

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

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

The plaque must show at least the following details:

name, address or trade name of the approved fitter or workshop,

characteristic coefficient of the vehicle, in the form „w = ... rev/km” or „w = ... imp/km”,

effective circumference of the wheel tyres in the form „1 = ... mm”,

the dates on which the characteristic coefficient of the vehicle was determined and

the effective measured circumference of the wheel tyres.

##### **B. SEALING**

The following parts must be sealed:

(a) the installation plaque, unless it is attached in such a way that it cannot be removed without the markings thereon being destroyed;

(b) the two ends of the link between the control device proper and the vehicle;

(c) the adaptor itself and the point of its insertion into the circuit;

(d) the switch mechanism for vehicles with two or more axle ratios;

(e) the links joining the adaptor and the switch mechanism to the rest of the control device;

(f) the casings required under Chapter III A 7 (b).

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

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

## **VI. CHECKS AND INSPECTIONS**

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

### **1. Certification of new or repaired instruments**

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

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

### **2. Installation**

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

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

### **3. Periodic inspections**

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

These inspections shall include the following checks:

- that the control device is working correctly,
- that the control device carries the type-approval mark,
- that the installation plaque is affixed,
- that the seals on the control device on the other parts of the installation are intact,
- the actual circumference of the tyres.

(b) An inspection to ensure compliance with the provision of Chapter III F 3 on the maximum tolerances in use shall be carried out at least once every six years, although each Contracting Party may stipulate a shorter interval for such inspection in respect of vehicles registered in its territory. Such inspections must include replacement of the installation plaque.

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

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

vehicle unladen, in normal running order,

tyre pressures in accordance with the manufacturer's instructions,

tyre wear within the limits allowed by law,

movement of the vehicle: the vehicle must proceed, driven by its own engine, in a straight line and on a level surface, at a speed of  $50 \pm 5$  km/h; provided that it is of comparable accuracy, the test may also be carried out on an appropriate test bench.

**Annex - Appendix 2**  
**APPROVAL MARK AND CERTIFICATES**  
**I. APPROVAL MARK**

1. The approval mark shall be made up of:

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

Norway-1

Spain-2

Sweden-3

Portugal-4

Greece-5

Yugoslavia-6

Austria-7

Germany-8

Czech and Slovak Federal Republic-9

Belgium-10

Denmark-11

Luxembourg-12

Netherlands-13

United Kingdom-14

France-15

Italy-16

Ireland-17

Union of Soviet Socialist Republics-18

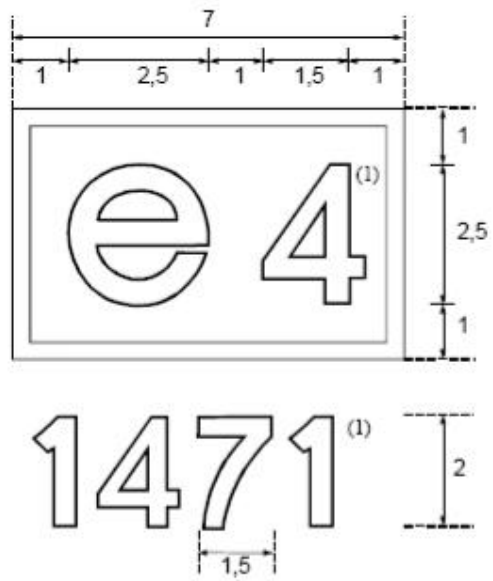
Subsequent numbers shall be assigned to other countries in chronological order in which they ratify or accede to the Agreement

and

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

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

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



(1) These figures are shown for guidance only.



**II. APPROVAL CERTIFICATE**

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

---

**APPROVAL CERTIFICATE**

---

Name of competent administration

.....  
.....

Notification concerning:\*

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

.....

Approval No. ....

1. Trade mark or name .....

2. Name of type of model .....

3. Name of manufacturer .....

4. Address of manufacturer .....

.....

5. Submitted for approval on .....

6. Tested at .....

7. Date and number of test report .....

8. Date of approval .....

9. Date of withdrawal of approval .....

10. Type or types of control device in which sheet is designed to be used

.....

.....

11. Place .....

12. Date .....

13. Descriptive documents annexed .....

.....

14. Remarks

-----  
(Signature)

\* Delete items not applicable

### **AMENDEMENT 3**

#### **Article 10**

#### **„Control Devices”**

At the end of paragraph, subparagraph (a) of this article add the following sentence:

„A control device which as regards construction, installation, use and testing complies with the EEC Council Regulation No. 3821. 85 of 20 December 1985 shall be deemed to be in compliance with the requirements of this article.”

#### **Article 13**

#### **„Transitional provisions”**

Amend to read:

„The provisions of the new article 10 – Control device, shall not become mandatory for countries Contracting Parties to this Agreement until 24 April 1995. Before that date the provisions of the old article 12 – Individual control book, and the old article 12 bis – control device, shall continue to apply.”

Annex – Appendix 2, chapter I, paragraph 1

Amend to read:

„1. The approval mark shall be made up of:

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

Germany - 1	Austria -12
France – 2	Luxembourg - 13
Italy – 3	Norway -16
Netherlands – 4	Denmark - 18
Sweedeen – 5	Poland - 20
Belgium – 6	Portugal - 21
Czech Republic – 8	Russian Federation - 22
Spain – 9	Greece - 23
Yugoslavia – 10	Ireland - 24
United Kingdom – 11	Croatia - 25

Subsequent numbers shall be assigned:

- (i) To countries Contracting Parties to the 1958 Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts the same numbers as assigned to those countries by that Agreement;
- (ii) To countries non – Contracting Parties to the 1958 Agreement – in the chronological order in which they ratify or accede to this Agreement

and

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

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

Annex – Appendix 2, chapter I, paragraph 3

On the drawing at the end of paragraph 3 replace the letter „E” by „e”.

## **AMENDEMENT 4**

### **„Article 12**

#### **Measures of enforcement of the Agreement**

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by an adequate level of roadside checks and checks performed on the premises of undertakings annually covering a large and representative proportion of drivers, undertakings and vehicles of all transport categories coming within the scope of this Agreement.

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

- During each calendar year a minimum of 1% of the days worked by the drivers of vehicles to which this Agreement applies shall be checked;
- At least 15% of the total number of working days checked shall be checked on the roadside and at least 25% on the premises of undertakings;

(b) The elements of roadside checks shall include:

- Daily driving periods, interruptions and daily rest periods and, if there are evident irregularities, the record sheets of the preceding days which shall be on board the vehicle;
- The last weekly rest period, if appropriate;
- The correct functioning of the control device.

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

(c) The elements of checks on the premises of undertakings shall include, apart from the elements subject to roadside checks, in addition to compliance with Article 10, paragraph 3:

- Weekly rest periods and driving periods between these rest periods;
- Two-weekly limits on hours of driving;
- Compensation for daily and weekly rest periods reduced in accordance with Article 8, paragraphs 1 and 3;
- Use of recording sheets and/or the organization of drivers' working time.

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

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

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

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

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

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

## **AMENDEMENT 5**

Replace article 10 by the following provisions:

### **„Article 10 - Control device**

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

Replace article 13 of the AETR by the following provisions:

### **„Article 13 - Transitional provisions**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe will officially inform the competent authorities of all Contracting Parties of the publication in the Official Journal of the European Communities of the amendments introduced to Annex IB of the Community Regulation and at the same time will communicate this information to the Secretary-General accompanied by a copy of the relevant texts.

– these amendments shall enter directly into force for Appendix 1B three months

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

## **Part two**

### **Amendments to the Annex to the AETR**

Replace the Annex to the AETR by the following:

#### **„ANNEX**

#### **Control device**

#### **GENERAL PROVISIONS**

#### **Chapter I: Type approval**

#### **Article 1**

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

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

#### **Article 2**

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

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

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

#### **Article 3**

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

#### **Article 4**

The competent authorities of the Contracting Party to which the application for type approval has been submitted shall, in respect of each type of control device or model record sheet or memory card which they approve or refuse to approve, either send within one month to the authorities of the other Contracting Parties a copy of the approval certificate accompanied by copies of the relevant specifications, or, if such is the case, notify those authorities that approval has been refused; in cases of refusal they shall communicate the reasons for their decision.

#### **Article 5**

1. If a Contracting Party which has granted type approval as provided for in article 2 finds that a certain control device or record sheet or memory card bearing the type approval mark which it has issued does not conform to the prototype which it has approved, it shall take the necessary measures to ensure that production models conform to the approved prototype. The measures taken may, if necessary, extend to withdrawal of the type approval.



2. A Contracting Party which has granted type approval shall withdraw such approval if the control device or record sheet or memory card which has been approved is not in conformity with this Annex or its Appendices or displays in use any general defect which makes it unsuitable for the purpose for which it is intended.

3. If a Contracting Party which has granted type approval is notified by another Contracting Party of one of the cases referred to in paragraphs 1 and 2, it shall also, after consulting the latter Contracting Party, take the steps laid down in those paragraphs, subject to paragraph 5.

4. A Contracting Party which ascertains that one of the cases referred to in paragraph 2 has arisen may forbid until further notice the placing on the market and putting into service of the control device or record sheets or memory card. The same applies in the cases mentioned in paragraph 1 with respect to control devices or record sheets or memory cards which have been exempted from the initial verification, if the manufacturer, after due warning, does not bring the equipment into line with the approved model or with the requirements of this Annex.

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

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

#### **Article 6**

1. An applicant for type approval of a model record sheet shall state on his application the type or types of control device on which the sheet in question is designed to be used and shall provide a suitable device of such type or types for the purpose of testing the sheet.

2. The competent authorities of each Contracting Party shall indicate on the approval certificate for the model record sheet the type or types of control device on which that model sheet may be used.

#### **Article 7**

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

#### **Article 8**

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

### **CHAPTER II - INSTALLATION AND INSPECTION**

#### **Article 9**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **CHAPTER III - USE OF EQUIPMENT**

#### **Article 10**

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

#### **Article 11**

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

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

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

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

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

(a) For the purposes of this Agreement 'normal residence' means the place where a person usually lives, that is for at least 185 days in each calendar year, because of personal and

occupational ties, or, in the case of a person with no occupational ties, because of personal ties which show close links between that person and the place where he is living.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Where the holder of a valid driver card issued by a Contracting Party has established his normal place of residence in another Contracting Party, he may ask for his card to be exchanged for an equivalent driver card; it shall be the responsibility of the Contracting Party

which carries out the exchange to verify if necessary whether the card produced is actually still valid.

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

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

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

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

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

## **Article 12**

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

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

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

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

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







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

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

3. Drivers shall:



- ensure that the time recorded on the sheet agrees with the official time in the country of registration of the vehicle,

- operate the switch mechanisms enabling the following periods of time to be recorded separately and distinctly:

- (a) under the sign  or <sup>1</sup> driving time;
- (b) under the sign  or <sup>1</sup> all other periods of work;
- (c) under the sign  or <sup>1</sup> other periods of availability, namely:
- waiting time, i.e. the period during which drivers need remain at their posts only for the purpose of answering any calls to start or resume driving or to carry out other work,
  - time spent beside the driver while the vehicle is in motion,
  - time spent on a bunk while the vehicle is in motion;

.

1 Symbols used for the digital tachograph.

- (d) under the sign  or <sup>1</sup> breaks in work and daily rest periods.

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

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

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

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

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

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

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

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

- the record sheets for the current week and, in any event, the sheet for the last day on which he drove during the previous week,

- the driver card if he holds one, and
- print-outs from the control device defined in Appendix 1B relating to the periods of time indicated in paragraph 3, second indent, (a), (b), (c) and (d) if he drove a vehicle fitted with such a control device during the period referred to in the first indent of this paragraph.

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

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

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

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

### **Article 13**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 14**

1. Pursuant to article 13, paragraph 2 (b) of the Agreement, drivers who are driving a vehicle registered in a Contracting Party and to whom the competent authorities have not yet been able to issue the driver cards and who, during the transitional period referred to in paragraph 1 of this article, drive in international traffic with a vehicle fitted with a digital control device in accordance with Appendix 1B to the Annex, must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests, the printouts and/or the record sheets for the current week and, in any event, the printout and/or record sheet for the last day on which he drove during the previous week.

2. Paragraph 1 does not apply to drivers of vehicles registered in a country where it is obligatory to use a driver card. However, drivers shall produce printouts whenever an inspecting officer so requests.

3. The printouts referred to in paragraph 1 shall be marked with the details that enable the drivers to be identified (name and number of the driving licence), including their signature.”

### Part three

#### Amendments concerning the Appendices to the Annex to the AETR

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

#### “APPENDIX 1B

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

##### Article 1. Preamble

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

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

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

##### Article 2. Introductory provisions to Appendix 1B

1. In accordance with paragraph 1 of article 1 above, Contracting Parties are invited, in order to consult Annex IB, to refer to Commission Regulations No. 1360/2002 of 13 June 2002 and No. 32/2004 of 5 March 2004 (see footnote below for the dates of their publication in the Official Journal of the European Union), adapting for the seventh and eighth times to technical progress Council Regulation (EEC) No. 3821/85 concerning recording equipment in the field of road transport.

2. For the purposes of Appendix 1B:

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

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

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



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

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

2.3.1 The limit for setting the speed limitation device, as defined in I (Definitions), bb) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 92/6/EEC of 10 February 1992 (OJ, No. L57, 02/03/1992).

2.3.2 The measurement of distances, as defined in I (Definitions), u) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 97/27/EC of 22 July 1997, as last amended (OJ, No. L 233, 25/08/1997).

2.3.3 Vehicle identification, as defined in I (Definitions), nn) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 76/114/EEC of 18 December 1975 (OJ, No. L 24, 30/01/1976).

2.3.4 The provisions on security shall conform with the provisions laid out in Council Recommendation No. 95/144/EC of 7 April 1995, on common information technology security evaluation criteria (ITSEC) (OJ, No. L 93, 26/04/1995).

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

2.4 Other provisions to be changed or deleted:

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

2.4.2 Requirement 174 is changed as follows:

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

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

2.4.4 Requirement 181 is changed as follows:

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

2.4.5 Requirement 278 is changed as follows:

'Interoperability tests are carried out by a single competent body'.

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

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

'The type approval procedure for the recording equipment (or component) or tachograph card is based on:' "

The title of Appendix 2 is modified as follows:

**„APPROVAL MARK AND CERTIFICATES”**

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

”Hungary 7

Switzerland 14

Finland 17

Liechtenstein 33

Bulgaria 34

Kazakhstan 35

Lithuania 36

Turkey 37

Turkmenistan 38

Azerbaijan 39

The former Yugoslav

Republic of Macedonia 40

Andorra 41

Uzbekistan 44

Cyprus 49

Malta 50

'Yugoslavia 10' is replaced by

'Serbia and Montenegro 10' ”

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

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

The following new section III is added to Appendix 2:

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

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

---

APPROVAL CERTIFICATE FOR PRODUCTS IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 1B.

---

Name of the competent administration

Communication concerning (1):

- Approval
- Withdrawal of an approval
  - Of a control device model
  - Of a control device component (2) .....
  - Of a driver card
  - Of a workshop card
  - Of a company card
  - Of an inspector's card

---

Approval No. ....

- 1. Manufacturing or commercial mark.....
- 2. Name of model.....
- 3. Name of manufacturer.....
- 4. Address of manufacturer.....
- .....
- 5 Submitted for approval on.....
- 6. Test laboratory or laboratories.....
- 7. Date and No. of reports.....
- 8. Date of approval.....
- 9. Date of withdrawal of approval.....
- 10. Model(s) of component(s) of control device with which the component is intended to be used.....
- .....
- 11. Place.....
- 12. Date.....
- 13. Descriptive documents annexed.....

---

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

.....  
.....

.....  
(Signature)

---

(1) Tick the relevant boxes

(2) Specify the component concerned in the communication” ”

## **AMENDEMENT 6**

### **Part One**

#### **Amendments to the body of the AETR**

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

#### **Article 1 (Definitions)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– ‘Reduced daily rest period’ means any period of rest of at least 9 hours but less than 11 hours;

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

– ‘Regular weekly rest period’ means any period of rest of at least 45 hours;

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 2 (Scope)**

*Amend article 2 of the AETR to read as follows:*

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

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

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

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

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

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

(e) Vehicles owned or hired without a driver by the armed services, civil defence services, fire services, and forces responsible for maintaining public order when the carriage is undertaken as a consequence of the tasks assigned to these services and is under their control;

(f) Vehicles used in emergencies or rescue operations, including the non-commercial transport of humanitarian aid;

(g) Specialized vehicles used for medical purposes;

(h) Specialized breakdown vehicles operating within 100 kilometres of their base;

(i) Vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;

(j) Vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 7.5 tonnes used for non-commercial carriage of goods;

(k) Commercial vehicles which have a historical status according to the legislation of the Contracting Party in which they are being driven and which are used for the non-commercial carriage of passengers or goods.”

### **Article 3**

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

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

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

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

### **Article 6 (Driving periods)**

*Amend article 6 of the AETR to read as follows:*

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

2. The weekly driving time, as defined in article 1, paragraph (t), of this Agreement, shall not exceed 56 hours.

3. The total accumulated driving time during any two consecutive weeks shall not exceed 90 hours.

4. Driving periods shall include all driving in the territory of Contracting and non-Contracting Parties.

5. A driver shall record as other work any time spent as described in article 1, paragraph (q), as well as any time spent driving a vehicle used for commercial operations not falling within the scope of this Agreement, and shall record any periods of availability, as set out in article 12, paragraph 3 (c), of the Annex to this Agreement. This record shall be entered either manually on a record sheet or printout or by use of the manual input facilities of the recording equipment.”

### **Article 7 (Breaks)**

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

„1. After a driving period of four and a half hours, a driver shall take an uninterrupted break of not less than 45 minutes, unless he begins a rest period.

2. This break, as defined in article 1, paragraph (n), of this Agreement, may be replaced by a break of at least 15 minutes followed by a break of at least 30 minutes each distributed over the driving period or immediately after this period in such a way as to comply with the provisions of paragraph 1.

3. For the purposes of this article, the waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferryboat or a train shall not be regarded as ‘other work’, as defined in article 1, paragraph (q), of this Agreement, and will be able to be qualified as a ‘break’.”

### **Article 8 (Rest periods)**

*Amend article 8 of the AETR to read as follows:*

„1. A driver shall take daily and weekly rest periods as defined in article 1, paragraphs (o) and (p).

2. Within each period of 24 hours after the end of the previous daily rest period or weekly rest period, a driver shall have taken a new daily rest period.

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

3. By way of derogation from paragraph 2, within 30 hours of the end of a daily or weekly rest period, a driver engaged in multi-manning must have taken a new daily rest period of at least 9 hours.

4. A daily rest period may be extended to make a regular weekly rest period or a reduced weekly rest period.

5. A driver may have at most three reduced daily rest periods between any two weekly rest periods.

6. (a) In any two consecutive weeks, a driver shall take at least:

(i) Two regular weekly rest periods; or

(ii) One regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken *en bloc* before the end of the third week following the week in question.

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

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

(i) the service lasts at least 24 consecutive hours in a Contracting Party or a third country other than the one in which the service started, and

(ii) the driver takes after the use of the derogation:

a. either two regular weekly rest periods,

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

and

(iii) four years after the country of registration has implemented the digital tachograph, the vehicle is equipped with recording equipment in accordance with the requirements of Appendix 1B of the Annex, and

(iv) after 1 January 2014, in case of driving during the period from 22:00 to 06:00, the vehicle is multi-manned or the driving period referred to in Article 7 is reduced to three hours.

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

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

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

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

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

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

**„Article 8 bis (Derogations from article 8)**

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

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

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

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

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

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

**Article 9 (Exceptions)**

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

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

**Article 11 (Supervision by the undertaking)**

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

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

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

„... or encourage breaches of this Agreement."

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



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

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

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

#### **Article 12 (Measures of enforcement of the Agreement)**

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

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

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

(b) The elements of roadside checks shall include:

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

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

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

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

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

„6. (a) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on a driver for an infringement of this Agreement detected on its territory and for

which a penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party;

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

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

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

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

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

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

#### **Article 12 bis (Model standardized forms)**

1. To facilitate international roadside checks, model standardized forms will be introduced, for use when required, in the Annex to this Agreement, which will be supplemented accordingly by a new Appendix 3. These forms will be introduced or amended in accordance with the procedure defined in article 22 ter.

2. The model forms shown in Appendix 3 are in no way binding. However, if they are used, they shall respect the contents as defined, in particular the numbering, order and titles of items.

3. Contracting Parties may supplement these data with additional information to satisfy national or regional requirements. This additional information must under no circumstances be required for transport originating in another Contracting Party or third country. For this purpose, it shall appear on the form totally separated from data defined for international traffic.

4. These forms shall be accepted at any roadside check carried out in the territory of Contracting Parties to this Agreement.

#### **Article 13 bis (Transitional provisions)**

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

#### **Article 22 ter (Procedure for amending Appendix 3)**

1. Appendix 3 to the Annex to this Agreement shall be amended in accordance with the following procedure.

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

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

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

## **Part Two**

### **Amendments to the Annex to the AETR**

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

#### **Article 11**

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

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

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

(i) Ensure that all data are downloaded from the vehicle unit and driver card as regularly as is stipulated by the Contracting Party and that relevant data are downloaded more frequently so as to ensure that all data concerning activities undertaken by or for that undertaking are downloaded;

(ii) Ensure that all data downloaded from both the vehicle unit and driver card are kept for at least 12 months following recording and, should an inspecting officer request it, such data are accessible, either directly or remotely, from the premises of the undertaking.

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

#### **Article 12**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(i) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1, be entered on the record sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet; or

(ii) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, be entered on the driver card using the manual entry facility provided in the recording equipment.

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

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

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

(i) The record sheets for the current week and those used by the driver in the previous 15 calendar days;

(ii) The driver card, if he holds one; and

(iii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement.

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

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

(i) The driver card of which he is holder;

(ii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement;

(iii) The record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the previous subparagraph during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

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

### **Article 13**

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

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

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

(i) At the start of his journey, print out the details of the vehicle he is driving, and enter onto that printout:

- Details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature;
- The periods referred to in article 12, paragraph 3, second indent, points (b), (c) and (d);

(ii) At the end of his journey, print out the information relating to periods of time recorded by the control device, record any periods of other work, availability and rest undertaken since the printout that was made at the start of the journey, where not recorded by the tachograph, and mark on that document details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature.”

**Part Three**

**Amendments to the appendices to the Annex to the AETR**

*(according to the procedure defined in Article 22)*

**Appendix 1**

(Requirements for construction, testing, installation and inspection)

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

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

**Appendix 2 (APPROVAL MARKS AND CERTIFICATES)**

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

Albania	54
Armenia	55
Montenegro	56
San Marino	57
Monaco	59

*Replace „Serbia and Montenegro 10” with:*

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

### **New Appendix 3**

Insert a new Appendix 3 after Appendix 2 of the Annex to the AETR to read as follows:

#### „MODEL FORMS

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

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

Instructions for use (To be reproduced, where possible, on the reverse of the form)

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

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

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

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

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

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

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



APPENDIX 3 OF THE ANNEX TO THE AETR

**ATTESTATION OF ACTIVITIES\*/FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS\***  
**(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR\*\*)/(RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU**  
**L'AETR\*\*)**

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

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

**False attestations constitute an infringement/ Les fausses attestations constituent une infraction**

<b>Part to be filled in by the undertaking (Partie à remplir par l'entreprise)</b>	
1.	Name of the undertaking/Nom de l'entreprise .....
2.	Street address, postal code, city/ Rue, code postal, ville..... .....
	Country / Pays: <input type="text"/>
3.	Telephone number (including international prefix)/Numéro de téléphone (y compris le préfixe international) .....
4.	Fax number (including international prefix/Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international).....
5.	Adresse courrier électronique/e-mail address):.....
<b>I, the undersigned (Le soussigné):</b>	
6.	Name and first name/ Nom et prénom .....
7.	Position in the undertaking/Fonction dans l'entreprise.....
<b>declare that the driver/ déclare que le conducteur:</b>	
8.	Name and first name/ Nom et prénom .....
9.	Date of birth (day/month/year)/Date de naissance: (jour/mois/année): .....
10.	Driving licence or identity card or passport number/Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport .....
11.	who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/ qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année)..... au cours de la période/for the period:
12.	from (hour/day/month/year) du (heure/jour/mois/année):.....
13.	to (hour/day/month/year)/ au (heure/jour/mois/année):.....
14.	<input type="checkbox"/> was on sick leave*** / était en congé de maladie
15.	<input type="checkbox"/> was on annual leave*** / était en congé annuel
16.	<input type="checkbox"/> was on leave or rest*** / était en congé ou repos
17.	<input type="checkbox"/> drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** / conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18.	<input type="checkbox"/> performed other work than driving*** / effectuait autre travail que la conduite
19.	<input type="checkbox"/> was available*** / était disponible
20.	Place /Lieu..... Date/date:..... Signature/signature
21.	I, <u>the driver</u> , confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (Le soussigné, <u>conducteur</u> , confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée).
22.	Place /Lieu..... Date/date..... Signature of the driver /Signature du conducteur

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

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

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

## АМАНДМАН 1

Члан 3 – Примена неких одредаба Споразума на друмске превозе који се обављају возилима која долазе из држава које нису стране уговорнице

Став 1. мења се и гласи:

„... одредбе које нису мање строге од оних утврђених у члановима 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11. у члану 12. ставови 1, 2, 6. и 7. и у члану 12. бис овог споразума.”

После члана 6. додаје се нови члан који гласи:

„Члан 6. бис – Прекид дневног одмора у току комбинованог превоза

Када члан посаде, који обавља превоз робе или путника, прати возило које се превози трајектом или возом, дневни одмор може да се прекине само једном, и то под следећим условима:

- а) део дневног одмора проведен на копну може да се искористи пре или после дела дневног одмора који се користи на трајекту или у возу;
- б) време између два дела дневног одмора мора да буде што је могуће краће, а ни у ком случају не сме да буде дуже од једног сата пре укрцавања или након искрцавања, при чему су царинске формалности укључене у време укрцавања или искрцавања;
- ц) током оба дела одмора члан посаде мора да има на располагању лежај у кабини или кушет колима;
- д) ако се дневни одмор прекида на овај начин, трајање одмора се продужава два сата;
- е) свако време проведено на трајекту или у возу, које се не рачуна као део дневног одмора, сматра се прекидом, како је предвиђено у члану 8.”

Члан 10 – Састав посаде

Почетак члана треба да гласи:

„У складу са одредбама члана 12. бис, став 2. овог споразума, када је реч ...”

Члан 11 – Изузетни случајеви

Последња реченица мења се, допуњује и гласи:

„...наведе врсту и разлог одступања од одредаба у индивидуалној контролној књижици или у случају наведеном у члану 12. бис, по потреби, на тахографском листићу и/или у другим контролним исправама које су предвиђене у ставу 1. тог члана.”

После члана 12. додаје се нови члан који гласи:

„Члан 12. бис – Тахограф

1. Ако страна уговорница предвиди или дозволи уградњу и коришћење механичког тахографа на возилима регистрованим на својој територији, његово коришћење може да доведе до потпуног или делимичног изузећа од обавезе вођења индивидуалне контролне књижице из члана 12, под следећим условима:
  - а) тип тахографа мора да буде одобрен или признат у једној од страна уговорница;
  - б) ако се посада састоји од више чланова и ако се евидентирање не обавља на посебним тахографским листићима, већ само на једном листићу, мора потпуно јасно да се обавља евиденција за сваког члана посаде;

- ц) ако тахограф омогућава да се евидентира време управљања возилом чланова посаде, време проведено у обављању осталих радних активности осим у управљању возилом, као и време одмора, али и брзина возила и пређени пут, индивидуална контролна књижица не мора да се користи;
  - д) ако тахограф омогућава само евидентирање времена управљања возилом, времена током кога возило мирује, брзину и пређени пут, изузеће ће бити само делимично и односиће се на уносе у дневни лист поменуте контролне књижице, а чланови посаде биће у обавези да дневно попуњавају одговарајуће колоне недељног извештаја у складу са моделом листе е) из анекса овог споразума;
  - е) ако није могуће нормално и одговарајуће коришћење тахографа уграђеног у возило, сваки члан посаде на тахографском листићу или на дневном листу у складу са моделом листа в) из анекса овог споразума, ручно евидентира, уз помоћ одговарајућег графичког приказа, појединости везане за његове радне активности и одморе;
  - ф) када, због удаљености од возила, чланови посаде нису у могућности да користе тахограф, треба ручно да евидентирају на тахографском листићу или на дневном листу у складу са моделом листа в) из анекса овог споразума, користећи одговарајући графички приказ, различита времена која одговарају њиховим радним активностима док су били одсутни;
  - г) чланови посаде морају увек да имају на располагању и, ако је потребно ради контроле, да буду у могућности да дају на увид тахографске листиће и/или друге контролне исправе, за претходних седам дана, попуњене како је предвиђено у в), г), д) и ђ) овог става;
  - х) чланови посаде морају да се старају да се тахограф активира и да се њиме исправно рукује те да се могућа неисправност отклони у најкраћем року.
2. Ако је тахограф у погледу става 1. уграђен и користи се на возилу регистрованом на територији једне од страна уговорница, друге стране уговорнице неће захтевати примену одредаба члана 10. овог споразума на то возило.
3. Предузећа и предузетници морају да чувају, по потреби, тахографске листиће и/или друге контролне исправе које су попуњене на начин предвиђен у ц), д), е) и ф) става 1. овог члана, најмање дванаест месеци од датума коришћења и на захтев контролних органа дају их на увид.”

#### Члан 14 – Мере ради обезбеђења примене Споразума

Став 2. мења се, допуњује и гласи:

„... да путем контроле тахографских листића или других контролних исправа провери поштовање одредаба...”

## Амандман 2

### Члан 1 – Дефиниције

Став г) мења се и гласи:

„г) 'друмски превоз' је свако кретање по јавном путу возила за превоз путника или робе, без обзира на то да ли је возило натоварено или не;”

Став и) мења се и гласи:

„и) 'линијски превоз' је услуга превоза путника у дефинисаним интервалима дуж одређених праваца, при чему се укрцавање и искрцавање путника обавља на унапред одређеним станицама.

Правила која регулишу линијски превоз или документе у вези са њим, која су одобрили надлежни органи страна уговорница и које превозник објављује пре отпочињања рада, одређују услове превоза, а нарочито учесталост услуге, ред вожње, ценовник и обавезу да прими путника ради превоза, уколико такви услови нису предвиђени неким другим законом или прописом.

Без обзира на то ко је организатор превоза, линијским превозом сматра се превоз посебних категорија путника, искључујући друге путнике, уколико се такав превоз обавља под условима одређеним у првом подставу ове дефиниције. Наведени превоз путника, нарочито онај којим се обавља превоз радника из места становања на посао и са посла, или превоз ученика из места становања до школе и из школе, у даљем тексту назива се 'посебан линијски превоз'.

Став л) мења се и гласи:

„л) 'недеља' је период између 00:00 часова у понедељак и 24:00 часа у недељу;”

Став м) мења се и гласи:

„м) 'одмор' је непрекидни период времена у трајању од најмање једног часа током кога возач слободно располаже својим временом.”

Ставови н) и о) бришу се.

### Члан 2 – Област примене

Став 2 тачка б) мења се и гласи:

„б) Осим ако се стране уговорнице на чијој се територији превоз обавља другачије не договоре, овај споразум не примењује се на међународни друмски превоз који се обавља:

1. возилима за превоз робе, чија највећа дозвољена маса, укључујући и приколицу или полуприколицу, не прелази 3,5 тоне;
2. возилима за превоз путника која, по својој конструкцији и опреми нису погодна за превоз више од девет особа, укључујући и возача, а намењена су за ту сврху;
3. возилима за превоз путника у линијском превозу на линијама дужине до 50 километара;
4. возилима чија највећа дозвољена брзина не прелази 30 километара на час;
5. возилима која користе или којима управљају службе оружаних снага, цивилне заштите, ватрогасне службе и службе за очување јавног реда и мира;

6. возилима служби водовода и канализације, заштите од поплава, снабдевања гасом, електродистрибуције, одржавања и управљања јавним путевима, сакупљања и одлагања смећа, ПТТ услуга, емитовања радио и ТВ програма, као и откривања радио и ТВ предајника и пријемника;
7. возилима која се користе у ванредним ситуацијама или акцијама спасавања;
8. специјализованим возилима која се користе у медицинске сврхе;
9. возилима за превоз циркуске опреме и забавних паркова;
10. специјализованим возилима за превоз оштећених возила (шлеп-службама);
11. возилима која се испитују на путу ради техничког развоја, оправке или одржавања и новим или ремонтваним возилима која још нису пуштена у саобраћај;
12. возилима за некомерцијални превоз робе за сопствене потребе;
13. возилима за прикупљање млека са фарми и враћање на фарму посуда за млеко или млечних производа намењених за животињску исхрану.”

У ставу 2. тачке ц) и д) бришу се.

Члан 3 - Примена неких одредаба Споразума на друмске превозе који се обављају возилима која долазе из земаља које нису стране уговорнице, мења се и гласи:

„Члан 3.

Примена неких одредаба Споразума на друмски превоз који се обавља возилима регистрованим на територији држава које нису стране уговорнице

1. Свака страна уговорница примењује на својој територији, на међународни друмски превоз који се обавља возилом регистрованим на територији државе која није страна уговорница овог споразума, одредбе које нису мање строге од оних утврђених у члановима 5, 6, 7, 8, 9. и 10. овог споразума.
2. Свака страна уговорница може, у случају возила које је регистровано у држави која није страна уговорница овог споразума, да уместо тахографа који је у саобразности са спецификацијама из анекса овог споразума, захтева дневне тахографске листиће, које возач ручно попуњава.”

Члан 4 - Општи принципи, мења се и гласи:

„Члан 4.

Општи принципи

Свака страна уговорница може применити више минималне или ниже максималне границе од оних утврђених у члановима 5. до 8. Међутим, одредбе овог споразума настављају да се примењују на возаче који обављају међународни друмски превоз возилима регистрованим у другој држави уговорници или држави која није страна уговорница овог споразума.”

Члан 5 – Услови које возачи морају да испуњавају, мења се и гласи:

„Члан 5.

Посада

1. Најнижа старосна граница за возаче који обављају превоз робе је:

а) за возила, укључујући, у зависности од конкретног случаја, приколице или полуприколице, чија највећа дозвољена маса не прелази 7,5 тона, 18 година;

б) за остала возила:

21 годину, или

18 година под условом да наведено лице поседује сертификат о професионалној оспособљености, који признаје једна од страна уговорница, којим се потврђује да је лице завршило обуку за возача возила за друмски превоз робе. Стране уговорнице ће се међусобно обавештавати о важећем најнижем националном степену обуке и другим значајним условима које, према овом споразуму, морају да испуне возачи који обављају међународни превоз робе.

2. Сваки возач који обавља превоз путника мора да има најмање 21 годину.

Сваки возач који обавља превоз путника на релацијама дужином од 50 километара од базе возила мора да испуњава и један од следећих услова:

а) да је радио најмање годину дана као возач који обавља превоз робе возилима чија највећа дозвољена маса прелази 3,5 тоне;

б) да је радио најмање годину дана као возач возила којим се обавља превоз путника на релацијама до 50 километара од базе возила, или друге врсте превоза путника на које се не примењује овај споразум под условом да надлежни орган сматра да је тиме стекао потребно искуство;

ц) да поседује сертификат о професионалној оспособљености који признаје једна од страна уговорница којим се потврђује да је завршио обуку за возаче возила за друмски превоз путника.”

Члан 6 – Дневни одмор, мења се и гласи:

„Члан 6.

#### Време управљања возилом

1. Време управљања возилом између два дневна одмора или између дневног и недељног одмора (у даљем тексту: 'дневно време управљања возилом') не сме да буде дуже од девет часова. Оно може да се продужи два пута недељно на десет часова.

Возач мора, после највише шест дневних времена управљања возилом, да користи недељни одмор предвиђен у члану 8. став 3.

Недељни одмор може да се одложи до краја шестог дана ако укупно време управљања возилом током шест дана није дуже од шест дневних времена управљања возилом.

У случају међународног ванлинијског превоза путника, појмови 'шест' и 'шестог' у другом и трећем подставу замењују се са 'дванаест' и 'дванаестог'.

2. Укупно време управљања возилом у току две узастопне недеље не сме да буде дуже од деведесет часова.”

Члан 6. бис – Прекид дневног одмора у току комбинованог превоза, брише се.

Члан 7 – Дневно време управљања возилом, максимално недељно и двонедељно време управљања возилом, мења се и гласи:

„Члан 7.

Паузе

1. После времена управљања возилом од четири часа и тридесет минута, возач мора да направи паузу у трајању од најмање четрдесет пет минута, осим ако не започиње са коришћењем одмора.
2. Ова пауза може да се замени паузама од по најмање петнаест минута распоређеним током времена управљања возилом или после њега на начин који обезбеђује поштовање става 1. овог члана.
3. Током ових пауза возач не сме да обавља друге послове. У сврхе овог члана, време чекања и време, осим управљања, проведено у возилу у покрету, на трајекту или возу не сматра се 'другим пословима'.
4. Паузе дефинисане у овом члану не сматрају се дневним одмором.”

Члан 8 – Максимално трајање вожње, мења се и гласи:

„Члан 8.

Одмори

1. Током свака двадесет четири часа, возач мора да искористи дневни одмор од најмање једанаест часова непрекидно, који може да се скрати на најмање девет часова непрекидно највише три пута недељно, под условом да се као надокнада искористи истоветан период одмора пре завршетка наредне недеље.  
У дане када одмор није скраћен у складу са првим ставом, исти може да се искористи подељен на два или три одвојена периода током двадесет четири часа, од којих један мора да износи најмање осам часова непрекидно. У овом случају најмање трајање одмора увећава се на дванаест часова.
2. Када возилом управљају најмање два возача, током сваких тридесет часова, сваки возач мора да искористи одмор од најмање осам часова непрекидно.
3. Током сваке недеље, један од одмора из ставова 1. и 2. продужава се у смислу недељног одмора на укупно четрдесет пет часова непрекидно. Овај одмор може да се скрати на најмање тридесет шест часова непрекидно ако се користи у месту у коме се налази база возила или боравиште возача, односно на најмање двадесет четири часа непрекидно, ако се користи у другом месту. Свако скраћење мора да се надокнади одмором у једнаком трајању који се користи одједном пре истека треће недеље после наведене недеље.
4. Недељни одмор који се започиње у једној недељи и наставља у наредној недељи може се приписати било којој од ових недеља.
5. У случају превоза путника на који се примењује члан 6. став 1. подстав 4, недељни одмор недеље у којој је требало да се користи може да се пренесе у наредну недељу и прикључи недељном одмору у тој недељи.
6. Сваки одмор који се користи као надокнада за скраћени дневни и/или недељни одмор мора да се прикључи другом одмору у трајању од најмање осам часова и одобрава се, на захтев заинтересованог лица, у бази возила или у боравишту возача.
7. Дневни одмор може да се искористи у возилу уколико је оно опремљено лежајем и ако је у стању мировања.

8. И поред одредаба из става 1, када возач који обавља превоз робе или путника прати возило које се превози трајектом или возом, дневни одмор може да буде прекинут само једном, под следећим условима:

- мора да постоји могућност да се део дневног одмора који се користи на копну искористи пре или после дела дневног одмора који се користи на трајекту или у возу,
- време између два дела дневног одмора мора да буде што је могуће краће, а ни у ком случају не сме да буде дуже од једног часа пре укрцавања или искрцавања, при чему су царинске формалности обухваћене укрцавањем или искрцавањем,
- током оба дела одмора возач мора да има на располагању лежај или кушет.

Дневни одмор прекинут на овај начин продужава се за два часа.”

Члан 9 – Седмични одмор, брише се.

Члан 10 – Састав посаде, брише се.

Досадашњи члан 11 – Изузетни случајеви постаје члан 9, мења се, допуњава и гласи:

„Члан 9.

Изузеци

Под условом да се тиме не угрожава безбедност саобраћаја и како би му се омогућило да стигне до одговарајућег места за паркирање, возач може да одступи од одредаба овог споразума у мери у којој је то неопходно да се осигура безбедност путника, возила или терета. Возач мора да назначи природу и разлог за одступање од ових одредаба на тахографском листићу или на свом распореду рада возача.”

Члан 12 – Индивидуална контролна књижица за возачко особље, брише се.

Досадашњи члан 12. бис – Тахограф, постаје члан 10, мења се, допуњава и гласи:

„Члан 10.

Тахограф

1. Стране уговорнице прописују уградњу и коришћење тахографа на возилима регистрованим на својој територији према следећим захтевима:

а) Тахограф, у погледу конструкције, уградње, коришћења и испитивања, мора да буде усклађен са захтевима овог споразума и анекса, који чини саставни део овог споразума.

б) Ако није могуће нормално и одговарајуће коришћење тахографа уграђеног у возило, сваки члан посаде, уз помоћ одговарајућег графичког приказа, ручно евидентира податке о свом радном времену и одморима на свом тахографском листићу.

ц) Када, због тога што се налазе изван возила, нису у могућности да користе тахограф, чланови посаде на својим тахографским листићима ручно евидентирају, уз помоћ одговарајућег графичког приказа, различита времена за друге послове везана за активности које су обављали док су били одсутни.

д) Чланови посаде морају увек да имају код себе и да буду у могућности да покажу ради контроле, тахографске листиће за текућу недељу и за последњи дан претходне недеље током које су управљали возилом.



е) Чланови посаде морају да се старају да се тахограф укључи и да се њиме рукује на одговарајућ начин, као и да се, у случају неисправности, она отклони у најкраћем року.

2. Послодавац мора да обезбеди возачима довољан број тахографских листића, водећи рачуна о личном карактеру листића, дужини радног времена и могућој потреби да се замене листићи који су оштећени или које је одузело службено лице овлашћено за контролу. Послодавац издаје возачима само одговарајуће листиће одобреног типа за коришћење у тахографу који је уграђен у возило.

3. Предузећа морају да чувају тахографске листиће попуњене у складу са тачкама б), ц) и д) става 1. овог члана, током периода од најмање 12 месеци од датума последњег уноса као и да их покажу на захтев надлежних надзорних органа.”

Досадашњи члан 13 – Контрола коју обавља предузеће, постаје члан 11.

После става 2. додаје се нови став 3, који гласи:

„3. Забрањује се исплата ангажованих возача, било у виду додатка на плату или стимулације, на бази пређеног пута и/или количине превезене робе, осим ако се таквом исплатом не угрожава безбедност саобраћаја.”

Досадашњи члан 14 – Мере ради обезбеђења примене Споразума, постаје члан 12, мења се, допуњава и гласи:

#### „Члан 12.

##### Мере за спровођење Споразума

1. Свака страна уговорница усваја све потребне мере за обезбеђење поштовања одредаба овог споразума, нарочито у погледу одговарајућег обима контроле на путу и контроле у просторијама предузећа. Надлежне управе страна уговорница међусобно размењују податке у вези са општим мерама које су у ту сврху усвојене.

2. Стране уговорнице помажу једна другој у примени овог споразума и у контроли усклађености.

3. У оквиру узајамне сарадње, надлежни органи страна уговорница редовно међусобно размењују све податке у вези са:

- повредама овог споразума које су извршили нерезиденти и свим казнама изреченим за те повреде;
- казнама које страна уговорница изриче својим резидентима за те повреде извршене на територији стране уговорнице.

У случају озбиљних повреда, ови подаци обухватају и изречену казну.

4. Ако резултат контроле на путу возача возила регистрованога у другој страни уговорници даје основ за сумњу да је почињена повреда која се не може открити током ове контроле услед недостатка потребних података, надлежни органи заинтересоване стране уговорнице помажу једни другима у циљу разјашњења ситуације. У случају када надлежна страна уговорница у ову сврху обавља контролу у просторијама предузећа, резултат ове контроле доставља се другој заинтересованој страни.”

Досадашњи члан 15 – Прелазне одредбе, постаје члан 13, мења се, допуњава и гласи:

„Члан 13.

Прелазне одредбе

Одредбе новог члана 10 - Тахограф, постају обавезујуће за државе које су стране уговорнице овог споразума три године након ступања на снагу овог амандмана. До тада настављају да се примењују одредбе досадашњег члана 12 – Индивидуална контролна књижица за возачко особље.”

Досадашњи чланови 16. до 23. завршних одредаба постају чланови 14. до 21.

После члана 21. додаје се нови члан 22. који гласи:

„Члан 22.

1. Додаци 1 и 2 анекса овог споразума могу се изменити и допунити у поступку наведеном у овом члану.
2. На захтев стране уговорнице, сваки амандман предложен на додатке 1 и 2 анекса овог споразума разматра Главна радна група за друмски транспорт Економске комисије за Европу.
3. Ако је амандман усвојен већином гласова присутних чланова који гласају, и ако ту већину чини већина гласова присутних страна уговорница које гласају, генерални секретар доставља амандман надлежним управама свих страна уговорница на усвајање.
4. Амандман је усвојен ако, у року од шест месеци од датума нотификације, мање од једне трећине надлежних управа страна уговорница достави генералном секретару своје примедбе на амандман.
5. Генерални секретар доставља сваки усвојени амандман свим странама уговорницама, који ступа на снагу три месеца од датума нотификације.”

Досадашњи чланови 24. до 26. постају чланови 23. до 25.

Упућивање на чланове или њихове делове који су избрисани, брише се.

У складу са тим, упућивање на чланове којима је промењен број, мења се.

Досадашњи анекс – Индивидуална контролна књижица, мења се и гласи:

„Анекс - Тахограф

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

I. ОДОБРЕЊЕ ТИПА

Члан 1.

Произвођач или његов представник подноси страни уговорници захтев за одобрење типа тахографа или модела тахографског листића, уз прилагање одговарајућих спецификација. Захтев за било који тип тахографа или модел тахографског листића може се поднети само једној страни уговорници.

Члан 2.

Страна уговорница даје одобрење типа за сваки тип тахографа или модел тахографског листића који је усклађен са захтевима утврђеним у Додатку 1 овог анекса, под условом да је та страна уговорница у могућности да контролише усклађеност произведених модела са одобреним прототипом.

Све преправке или додаци на одобреном моделу морају да добију додатно одобрење типа од стране уговорнице која је дала оригинално одобрење типа.

Члан 3.

Стране уговорнице подносиоцу захтева издају ознаку одобрења, која је усклађена са моделом приказаним у Додатку 2, за сваки тип тахографа или модел тахографског листића који одобре у складу са чланом 2.

#### Члан 4.

Надлежни органи стране уговорнице којима је поднет захтев за одобрење типа у року од месец дана шаљу надлежним органима осталих страна уговорница, за сваки тип тахографа или модел тахографског листића које одобравају или одбијају да одобре, копију уверења о одобрењу са приложеним копијама свих одговарајућих спецификација, или, у супротном, обавештавају те органе да је одобрење одбијено; у случају одбијања саопштавају образложење такве своје одлуке.

#### Члан 5.

1. Ако страна уговорница која је дала одобрење типа како је то предвиђено у члану 2. утврди да одређени тахограф или тахографски листић који носи ознаку одобрења типа који је она издала није усклађен са одобреним прототипом, она предузима неопходне мере како би се обезбедило да произведени модели буду усклађени са одобреним прототипом. Предузете мере могу, по потреби, довести до повлачења одобрења типа.

2. Страна уговорница која је дала одобрење типа повлачи га ако одобрени тахограф или тахографски листић нису усклађени са овим анексом или његовим додацима или ако се током коришћења појаве веће неисправности које их чине неодговарајућим за предвиђену намену.

3. Ако страна уговорница која је дала одобрење типа добије обавештење од друге стране уговорнице о неком од случајева из ставова 1. и 2, она такође, након консултација са поменутом страном уговорницом, предузима радње утврђене у тим ставовима, у складу са ставом 5.

4. Страна уговорница која недвосмислено утврди неки од случајева из става 2. може до даљег да забрани стављање на тржиште и пуштање у рад тахографа или тахографског листића. Ово се односи и на случајеве из става 1. у погледу тахографа или тахографских листића који су изузети од првог оверавања, ако произвођач, након благовременог упозорења, не усклади тахограф са одобреним моделом или са захтевима из овог анекса.

У сваком случају, надлежни органи страна уговорница међусобно се обавештавају у року од месец дана о сваком повлачењу одобрења типа или о свакој другој мери предузетој у складу са ставовима 1, 2. и 3. и наводе разлоге за такво поступање.

5. Ако страна уговорница која је дала одобрење типа оспори постојање било ког од случајева наведених у ставовима 1. или 2. о којима је обавештена, заинтересоване стране уговорнице дужне су да настоје да реше спор.

#### Члан 6.

1. Подносилац захтева за одобрење типа за модел тахографског листића наводи у свом захтеву тип или типове тахографа у којима се наведени листић користи и обезбеђује одговарајући тип или типове тахографа у циљу испитивања листића.

2. Надлежни органи страна уговорница у уверењу о одобрењу модела тахографског листића наводе тип или типове тахографа у којима тај модел листића може да се користи.

#### Члан 7.

Страна уговорница не сме да одбије да региструје возило са уграђеним тахографом или да забрани учешће у саобраћају или коришћење таквог возила из било ког разлога у вези са чињеницом да је у возило уграђен такав тахограф, који носи ознаку одобрења из члана 3. и информативну налепницу из члана 9.

#### Члан 8.

У свим одлукама у складу са овим анексом којима се одбија или повлачи одобрење типа тахографа или модела тахографског листића детаљно се образлажу разлози на којима се те одлуке заснивају. Одлука се доставља заинтересованој страни, која се истовремено обавештава о правном леку који јој је на располагању по законима стране уговорнице, као и о роковима за подношење тог правног лека.

### II. УГРАДЊА И ПРЕГЛЕД

#### Члан 9.

1. Тахограф могу уграђивати или поправљати искључиво техничари или радионице које су за ту сврху овластили надлежни органи страна уговорница након што, ако то желе, саслушају став заинтересованих произвођача.
2. Овлашћени техничар или радионица постављају посебну ознаку на пломбе које причвршћују. Надлежни органи стране уговорнице воде регистар коришћених ознака.
3. Надлежни органи страна уговорница шаљу једни другима спискове овлашћених техничара и радионице, као и копије коришћених ознака.
4. Као потврда да је уградња тахографа извршена у складу са захтевима из овог анекса, поставља се информативна налепница предвиђена у Додатку 1.

### III. КОРИШЋЕЊЕ ТАХОГРАФА

#### Члан 10.

Послодавац и возачи дужни су да се старају о исправности тахографа.

#### Члан 11.

1. Возачи не смеју да користе запрљане или оштећене тахографске листиће. У том смислу, листићи морају да се заштите на одговарајући начин.

У случају оштећења листића на коме је евидентиран запис, возач прилаже оштећени листић уз резервни листић којим је оштећени листић замењен.

2. Возачи користе тахографске листиће сваког дана током кога управљају возилом, од тренутка преузимања возила. Тахографски листић не вади се из тахографа пре завршетка дневног радног времена осим ако је то посебно дозвољено. Тахографски листић не сме да се користи дуже од периода за који је предвиђен.

Када се налази изван возила, због чега није у могућности да користи тахограф уграђен у возило, возач уноси податак о времену на листић ручно, аутоматским евидентирањем записа или другим средствима, читко и без прљања листића.

Возачи допуњују тахографске листиће по потреби ако се у возилу налази више возача, тако да подаци наведени у Поглављу II ставови 1. до 3. Додатка 1 буду евидентирани записом на тахографском листићу оног возача који управља возилом у том тренутку.

3. Тахограф је конструисан тако да се службеном лицу овлашћеном за контролу, по потреби након отварања тахографа, омогући читавање

евидентираних записа који се односе на девет часова који претходе тренутку контроле без узроковања трајних изобличења, оштећења или прљања листића.

Осим тога, тахограф је конструисан тако да је могуће проверити да ли се одвија евидентирање записа података а да се не отвара његово кућиште.

4. Када год то захтева службено лице овлашћено за контролу, возач је дужан да покаже тахографске листиће за текућу недељу, и у сваком случају за последњи дан претходне недеље када је управљао возилом.”

#### Анекс – Додатак 1

### ЗАХТЕВИ У ПОГЛЕДУ КОНСТРУКЦИЈЕ, ИСПИТИВАЊА, УГРАДЊЕ И ПРЕГЛЕДА

#### I. ДЕФИНИЦИЈЕ

У овом додатку:

а) „тахограф“ је уређај намењен за уградњу у друмска возила ради аутоматског или полуаутоматског приказа и евидентирања записа о кретању тих возила и одређених периода у току радног времена њихових возача;

б) „тахографски листић“ је листић пројектован да евидентира и сачува евидентираних записа, који се поставља у тахограф и по коме се обавља континуално евидентирање предвиђених записа;

ц) „константа тахографа“ је нумеричка карактеристика која даје вредност улазног сигнала неопходног за приказ и евидентирање записа пређеног пута од 1 километра; та константа изражава се или у броју обртаја по километру ( $k = \dots \text{obr/km}$ ) или у броју импулса по километру ( $k = \dots \text{imp/km}$ );

д) „карактеристични коефицијент возила“ је нумеричка карактеристика која даје вредност излазног сигнала који емитује део возила који је повезан са тахографом (главно вратило мењачког преносника) док возило прелази пут од једног измереног километра у нормалним условима испитивања (види поглавље VI, став 4. овог додатка). Карактеристични коефицијент изражава се у броју обртаја по километру ( $W = \dots \text{obr/km}$ ) или броју импулса по километру ( $W = \dots \text{imp/km}$ );

е) „ефективни обим точка“ је просечно пређен пут који остваре точкови који покрећу возило (погонски точкови) током једног пуног обрта. Мерење пређеног пута мора да се обавља у нормалним условима испитивања (види поглавље VI, став 4. овог додатка) и изражава се на следећи начин:  $l = \dots \text{mm}$ .

#### II. ОПШТЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ И ФУНКЦИЈЕ ТАХОГРАФА

Тахограф мора да омогући евидентирање следећих записа:

1. пређени пут возила;
2. брзину возила;
3. време управљања возилом;
4. време за друге послове или време расположивости;
5. паузе током рада и дневне одморе;
6. отварање кућишта у коме се налази тахографски листић;
7. за електронски тахограф који добија електричним путем сигнал са сензора за пређени пут и брзину, сваки прекид дужи од 100 милисекунди у напајању тахографа (осим осветљења), у напајању сензора за пређени

пут и брзину, као и сваки прекид у сигналном воду до сензора за пређени пут и брзину.

За возила са два возача, тахограф мора да буде у стању да истовремено али одвојено и на два посебна тахографска листића евидентира записе о временима наведеним у ставовима 3, 4. и 5.

### III. ЗАХТЕВИ У ПОГЛЕДУ КОНСТРУКЦИЈЕ ТАХОГРАФА

#### A. ОПШТЕ НАПОМЕНЕ

#### 1. Саставни делови тахографа:

##### а) Показни уређаји који визуелно приказују:

- пређени пут (одомертар),
- брзину (брзиномер),
- време (часовник).

##### б) Уређај за евидентирање записа који обухватају:

- писач пређеног пута,
- писач остварених брзина,
- један или више писача који испуњавају захтеве утврђене у Поглављу III, одељак Ц, став 4.

##### ц) писач који на тахографском листићу засебно региструје:

- свако отварање кућишта са тахографским листићем,
- за електронске тахографе, одређене у ставу 7. Поглавља II, сваки прекид у напајању тахографа (осим осветљења) дужи од 100 милисекунди, најкасније код поновног успостављања напајања,
- за електронске тахографе, одређене у ставу 7. Поглавља II, сваки прекид у напајању сензора за пређени пут и брзину дужи од 100 милисекунди и сваки прекид у сигналном воду до сензора за пређени пут и брзину.

2. Додавање било каквих додатних уређаја, поред претходно наведених, не сме да угрози правилно функционисање обавезних уређаја или њихово читавање.

Приликом подношења захтева за одобрење типа, тахограф се прилаже заједно са свим додатним уређајима.

#### 3. Материјали

а) Сви саставни делови тахографа морају да буду израђени од материјала стабилних на механичко, електрично и електромагнетно окружење.

б) Било каква измена на саставним деловима тахографа или природи материјала који се користе за његову израду мора, пре него што се примени у производњи, да се преда на одобрење типа надлежном органу који је издао одобрење типа тахографу.

#### 4. Мерење пређеног пута

Пређени пут може да се мери и запис евидентира тако:

- да обухвати кретање унапред и кретање уназад, или

- да обухвати само кретање унапред.

Евидентирање записа о кретању уназад не сме ни у ком случају да угрози јасно и прецизно вођење осталих записа.

5. Мерење брзине

а) Мерни опсег брзине је у сагласности са уверењем о одобрењу типа.

б) Сопствене осцилације и пригушење мерног уређаја морају да буду такви да инструменти за приказ и евидентирање записа брзине могу, у датом мерном опсегу, да прате промене убрзања до  $2 \text{ m/s}^2$ , у границама прихватљивих одступања.

6. Мерење времена (часовник)

а) Управљачки механизам за подешавање часовника мора да се налази у кућишту у које се поставља тахографски листић; свако отварање кућишта мора аутоматски да се евидентира записом на тахографском листићу.

б) Ако механизмом за покретање тахографског листића управља часовник, временски период током којег часовник исправно функционише, пошто је потпуно навијен, мора да буде најмање 10% дужи од трајања евидентирања записа на највећем броју листића који могу да стану у тахограф.

7. Осветљење и заштита

а) Показни уређаји тахографа морају да буду опремљени одговарајућим незаслепљујућим осветљењем.

б) У нормалним условима коришћења, сви унутрашњи делови тахографа морају да буду заштићени од влаге и прашине. Поред тога морају да буду заштићени од злоупотреба тиме што ће бити смештени у кућишта која се могу пломбирати.

Б. ПОКАЗНИ УРЕЂАЈИ

1. Приказивач пређеног пута (одометар)

а) Вредност најмањег подеока на тахографу који показује пређени пут мора да буде 0,1 километар. Бројке које показују хектометре морају јасно да се разликују од оних који показују целе километре.

б) Бројке на одометру морају да буду јасно читљиве и да имају привидну висину од најмање 4 mm.

ц) Одометар мора да буде у стању да прикаже најмање 99.999,9 километара.

2. Приказивач брзине (брзиномер)

а) У оквиру мерног опсега, скала брзине мора да буде равномерно изгравирана на 1, 2, 5 или 10 километара на час. Вредност интервала подеока брзине (растојање између две узастопне ознаке скале) не сме да буде већа од 10% максималне брзине на скали.

б) Опсег приказаних брзина већи од мерног опсега не мора да буде означен бројкама.

ц) Растојање између подеока на скали које представља разлику у брзини од 10 километара на час не сме да буде мање од 10 милиметара.

д) На аналогном индикатору са казаљком, растојање између казаљке и површине тахографа не сме да буде веће од 3 милиметра.

### 3. Приказивач времена (часовник)

Приказивач времена мора да буде видљив са спољне стране тахографа и мора да омогући јасно, једноставно и недвосмислено читавање.

#### В. УРЕЂАЈИ ЗА ЕВИДЕНТИРАЊЕ ЗАПИСА

##### 1. Опште напомене

а) Сви тахографи, без обзира на облик тахографског листића (трака или диск) морају да имају ознаку за правилно постављање тахографског листића, тако да се обезбеди да се време на часовнику и временска скала на листићу подударају.

б) Механизам који покреће тахографски листић мора да обезбеди покретање листића без празног хода, као и његово једноставно постављање и вађење.

ц) За тахографске листиће у облику диска, њиховим механизмом за покретање мора да управља часовник. У том случају, ротација листића мора да буде континуална и равномерна, са најмањом брзином од 7 милиметара на час на унутрашњој временској скали која означава завршетак површине за евидентирање записа брзине.

У тахографима са листићима у облику траке, ако механизмом за покретање листића управља часовник, брзина праволинијског кретања унапред мора да буде најмање 10 милиметара на час.

д) Евидентирање записа о пређеном путу, брзини возила и отварању кућишта у коме су смештени тахографски листић или листићи мора да се обавља аутоматски.

##### 2. Евидентирање записа пређеног пута

а) Сваки километар пређеног пута мора да буде забележен дужином од најмање 1 милиметра по одговарајућој координати.

б) Чак и при брзинама које достижу горњу границу мерног опсега, запис пређеног пута мора да буде јасно читљив.

##### 3. Евидентирање записа брзине

а) Без обзира на облик тахографског листића, писач за евидентирање записа брзине мора да се креће праволинијски нормално на правац кретања тахографског листића.

Међутим, кретање писача може да буде криволинијско, ако су испуњени следећи услови:


- запис писача мора да буде нормалан у односу на средњи обод листића (у случају листића у облику диска) или у односу на подужну осу (у случају листића у облику траке) површине намењене за евидентирање записа брзине,
- однос између полупречника кривине записа писача и ширине површине намењене за евидентирање записа брзине не сме да буде мањи од 2,4 према 1, без обзира на облик тахографског листића,
- подеоци на временској скали морају да пресецају површину за евидентирање записа брзине кривом линијом истог полупречника који има и запис писача. Простор између подеока на временској скали мора да представља период који није већи од једног часа.




б) Свака промена брзине од 10 километара на час мора да буде евидентирана на листићу дужином од најмање 1,5 милиметра по одговарајућој координати.

#### 4. Евидентирање записа времена


а) Тахограф мора да буде конструисан тако да се време управљања увек аутоматски евидентира, а да буде могуће, по потреби, помоћу преклопника одвојено евидентирати остале периоде на следећи начин:


(i) ознаком  : време управљања возилом;

(ii) ознаком  : време за друге послове;

(iii) ознаком  : остала времена расположивости, односно:

- време чекања, тј. период током кога су возачи обавезни да остану на дужности да би се евентуално одазвали на позив за отпочињање или наставак управљања возилом или обављање других послова,
- време проведено на месту сувозача, док је возило у покрету,
- време проведено на лежају у кабини, док је возило у покрету;

(iv) ознаком  : паузе током рада и дневни одмори.

Свака страна уговорница може да дозволи да се сва времена наведена у подставовима (ii) и (iii) евидентирају ознаком  на тахографском листићу који се користи у возилима регистрованим на њиховој територији.

б) Времена се морају јасно разликовати на основу особина записа, њихових релативних положаја а по потреби и на основу ознака утврђених у ставу 4. тачка а).

Различита времена треба међусобно да се разликују на основу разлика у дебљини линија евидентираних записа, или коришћењем неког другог система подједнаке ефикасности са аспекта читљивости и једноставности тумачења евидентираних записа.

ц) Код вишечлане посаде возила, записи предвиђени у ставу 4. тачка а) морају да се евидентирају на два одвојена листића, по један листић за сваког возача. У том случају, покретање засебних листића може да се обавља било заједничким механизмом или одвојеним синхронизованим механизмима.

#### Д. МЕХАНИЗАМ ЗА ЗАТВАРАЊЕ

1. Кућиште у коме се налази тахографски листић или листићи и управљачки механизам за подешавање часовника мора да буде обезбеђено бравом.

2. Свако отварање кућишта у коме се налази тахографски листић или листићи и управљачки механизам за подешавање часовника мора аутоматски да се евидентира записом на листићу или листићима.

#### Е. ОЗНАКЕ

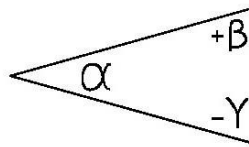
1. Следеће ознаке морају да се налазе на предњој плочи тахографа:

- уз бројке које приказују стање одометра, јединица мере за дужину, означена скраћеницом „km”,
- поред скале за брзину, ознака „km/h”,
- мерни опсег брзиномера у облику „Vmin ... km/h, Vmax ... km/h”. Ова ознака није неопходна ако постоји на натписној плочици уређаја.

Међутим, ови захтеви не примењују се на тахографе који су добили одобрење пре 10. августа 1970. године.

2. Натписна плочица мора да буде уграђена у уређај и мора да садржи следеће ознаке, које морају да буду видљиве на тахографу приликом уградње:

- назив и адресу произвођача уређаја,
- серијски број и годину производње,
- ознаку типа тахографа,
- константу тахографа у облику „k = ... obrt/km” или „k = ... imp/km”,
- опционо, мерни опсег брзине у облику назначеном у тачки 1,
- ако осетљивост инструмента на угао нагиба може да утиче на читавање које евидентира тахограф преко дозвољених одступања, дозвољени угао изражен као:



где је  $\alpha$  угао мерен из хоризонталног положаја чеоне стране (окренуте на горе) тахографа за који је инструмент еталониран, док  $\beta$  и  $\gamma$  представљају највећа дозвољена одступања на горе и на доле од угла еталонирања  $\alpha$ .

Ф. **НАЈВЕЋА ДОЗВОЉЕНА ОДСТУПАЊА (ИНДИКАТОРСКИ ИНСТРУМЕНТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ЕВИДЕНТИРАЊЕ ЗАПИСА)**

1. На пробном столу пре уградње:

- а) пређени пут:  
 $\pm 1\%$  од стварно пређеног пута, када тај пут износи најмање 1 километар;
- б) брзина:  
 $\pm 3$  km/h од стварне брзине;
- ц) време:  
 $\pm 2$  минута дневно са највише 10 минута током 7 дана у случајевима када време рада часовника после навијања није краће од тог периода.

2. Приликом уградње:

- а) пређени пут:

- ± 2% од стварног пређеног пута, када тај пут износи најмање 1 километар;
- б) брзина:
  - ± 4 km/h од стварне брзине;
- ц) време:
  - ± 2 минута дневно, или
  - ± 10 минута током 7 дана.
- 3. Током коришћења:
  - а) пређени пут:
    - ± 4% од стварно пређеног пута, када тај пут износи најмање 1 километар;
  - б) брзина:
    - ± 6 km/h од стварне брзине;
  - ц) време:
    - ± 2 минута дневно, или
    - ± 10 минута током 7 дана.
- 4. Највећа дозвољена одступања наведена у ставовима 1, 2. и 3. важе за температуре између 0 °C и 40 °C, мерено у непосредној близини тахографа.
- 5. Мерење највећих дозвољених одступања наведених у ставовима 2. и 3. одвија се под условима утврђеним у Поглављу VI.

#### IV. ТАХОГРАФСКИ ЛИСТИЋИ

##### A. ОПШТЕ НАПОМЕНЕ

1. Тахографски листићи морају да буду такви да не ометају нормално функционисање инструмента и да се евидентирани записи не могу избрисати и да буду лако читљиви и препознатљиви.

Тахографски листићи морају очувати своје димензије и евидентирани записе при нормалним условима влажности и температуре.

Поред тога, потребно је да се омогући да сваки члан посаде унесе, без оштећења листића или угрожавања читљивости евидентираних записа, следеће податке на листиће:

- а) на почетку коришћења листића – своје презиме и име;
- б) датум и место почетка коришћења листића, као и датум и место завршетка његовог коришћења;
- ц) регистарски број сваког возила којим је управљао, како на почетку првог путовања евидентираним записом на листићу, а затим и у случају промене возила, све време током коришћења листића;
- д) читавање одометра:
  - на почетку првог путовања којим започиње запис на листићу,
  - по завршетку последњег путовања којим се завршава запис на листићу,

- у случају промене возила током радног дана (очитавање на возилу којим је управљао и очитавање на возилу којим ће накнадно управљати);

е) време сваке промене возила.

У нормалним условима чувања, евидентирани записи морају да остану јасно читљиви током најмање годину дана.

2. Најмањи капацитет евидентирања записа на листићима било ког облика мора да буде 24 часа.

Ако је неколико дискова повезано како би се повећао капацитет непрекидног евидентирања записа који може да се оствари без интервенције особља, везе између дискова морају да буду такве да не буде прекида нити преклапања евидентирања записа на месту преласка са једног диска на други.

#### Б. ПОВРШИНЕ ЗА ЕВИДЕНТИРАЊЕ ЗАПИСА И ЊИХОВА ПОДЕЛА

1. Тахографски листићи обухватају следеће површине за евидентирање записа:

- површину искључиво намењену за запис брзине,
- површину искључиво намењену за запис пређеног пута,
- једну или више површина намењених за запис времена управљања возилом, времена за остале послове и времена расположивости, паузе током рада и времена одмора возача.

2. Површина за евидентирање записа брзине мора да буде подељена подеоцима од по 20 километара на час или мање. Брзина која одговара сваком подеоку на скали мора да буде означена бројкама наспрам тог подеока. Символ „km/h“ мора да буде бар једном приказан у оквиру дате површине. Последњи подеок на скали мора да се подудара са горњом границом мерног опсега.

3. Површина за евидентирање записа пређеног пута мора да буде постављена тако да број пређених километара може да се прочита без потешкоћа.

4. Површина или површине за евидентирање записа времена наведених у тачки 1. морају да буду назначене тако да се може јасно установити разлика између различитих времена.

#### Ц. ИНФОРМАЦИЈЕ КОЈЕ СЕ ШТАМПАЈУ НА ТАХОГРАФСКИМ ЛИСТИЋИМА

Сваки листић мора да садржи, у штампаном облику, следеће информације:

- назив и адресу или пословно име произвођача,
- ознаку одобрења модела листића,
- ознаку одобрења типа или типова тахографа у којима листић може да се користи,
- горњу границу мерног опсега брзине, одштампану у километрима на час.

Као додатни захтев, сваки листић мора да садржи, у штампаном облику, најмање једну временску скалу са подеоцима који омогућавају директно очитавање времена у интервалима од по 15 минута, с тим да сваки 5-минутни интервал може да се одреди без потешкоћа.

#### Д. ПРАЗАН ПРОСТОР ЗА РУЧНИ УНОС

Потребно је да се обезбеди празан простор на сваком листићу како би возачи могли ручно да упишу најмање следеће податке:

- презиме и име возача,
- датум и место почетка коришћења листића, као и датум и место завршетка његовог коришћења,
- регистарски број или бројеве возила којима је возач управљао током коришћења листића,
- читавања са одометра (стање пређеног пута) једног или више возила којима је возач управљао током коришћења листића,
- времена када је дошло до промене возила.

#### V. УГРАДЊА ТАХОГРАФА

##### A. ОПШТЕ НАПОМЕНЕ

1. Тахограф мора да буде постављен у возилу тако да возач из свог седишта може јасно да види брзиномер, одометар и часовник, а да истовремено сви делови тих инструмената, укључујући и елементе преноса, буду заштићени од случајног оштећења.

2. Мора да се омогући прилагођавање константе тахографа карактеристичном коефицијенту возила помоћу одговарајућег инструмента који се назива адаптер.

Возила са два или више преносна односа на задњој осовини морају да буду опремљена прекидачем којим се ти различити односи могу аутоматски ускладити са односом према коме је тахограф прилагођен датом возилу.

3. После контроле тахографа приликом уградње, на возилу поред тахографа или у самом тахографу причвршћује се натписна плочица тако да буде јасно видљива. После сваког прегледа који обавља овлашћени техничар или радионица приликом кога је неопходно подешавање параметара уградње мора да се причврсти нова плочица уместо претходне.

На плочици морају да се налазе најмање следећи подаци:

- име, адреса или пословно име овлашћеног техничара или радионице,
- карактеристични коефицијент возила, у облику „ $w = \dots \text{obr}/\text{km}$ ” или „ $w = \dots \text{imp}/\text{km}$ ”,
- ефективни обим точка у облику „ $l = \dots \text{mm}$ ”,
- датуми одређивања карактеристичног коефицијента возила и мерења ефективног обима точка.

##### B. ПЛОМБИРАЊЕ

Следећи делови морају да буду пломбирани:

- а) информативна налепница, осим ако је тако причвршћена да се не може уклонити без уништавања ознака на њој;
- б) оба краја везе између самог тахографа и возила;
- ц) сам адаптер и место његовог повезивања;

- д) прекидач на возилима са два или више преносна односа на задњој осовини;
- е) везе адаптера и прекидача са осталим деловима тахографа;
- ф) кућишта описана у Поглављу III, одељак А, став 7. тачка б).

У посебним случајевима, може да се јави потреба за постављањем додатних пломби приликом одобрења типа тахографа, а напомена о постављању тих пломби мора да се унесе у уверење о одобрењу.

Једино пломбе наведене под б), ц) и е) могу се уклонити у ванредним ситуацијама; приликом сваког уклањања пломбе мора да се припреми писана изјава о разлозима за такав поступак и она се подноси на увид надлежном органу.

## VI. КОНТРОЛА И ПРЕГЛЕД

Стране уговорнице именују органе који обављају контроле и прегледе.

### 1. Атестирање нових или поправљених инструмената

Сваки тахограф понаособ, било да је нов или поправљен, атестира се у погледу исправности и тачности читавања и евидентирања записа, у границама утврђеним у Поглављу III, одељак Ф, став 1, пломбом у складу са Поглављем V одељак Б тачка ф).

У ове сврхе, стране уговорнице могу да предвиде прво оверавање, које се састоји од контроле и потврде о усклађености новог или поправљеног тахографа са моделом одобреног типа и/или са захтевима садржаним у овом анексу и његовим додацима или могу да повере овлашћења за атестирање произвођачима или њиховим овлашћеним представницима.

### 2. Уградња

Приликом уградње у возило, тахограф и комплетна инсталација морају да буду усклађени са одредбама о највећим дозвољеним одступањима утврђеним у Поглављу III, одељак Ф, став 2.

Контролна испитивања обавља овлашћени техничар или радионица на своју одговорност.

### 3. Периодични преглед

а) Периодични преглед тахографа уграђених у возила обавља се најмање једном у две године, а прегледи се могу обављати упоредо са техничким прегледом возила.

Овај преглед обухвата следеће провере:

- да је тахограф исправан,
- да на тахографу стоји ознака одобрења типа,
- да је причвршћена информативна налепница,
- да су пломбе на тахографу и другим деловима инсталације неоштећене,
- стварни обим точкова.

б) Преглед којим се обезбеђује поштовање одредаба Поглавља III, одељак Ф, став 3. о највећим дозвољеним одступањима током коришћења обавља се најмање једном у шест година, иако стране уговорнице могу да предвиде и краћи интервал тих прегледа за возила регистрована на њиховој

територији. Током таквог прегледа обавезно ће се заменити информативна налепница.

#### 4. Мерење грешака

Мерење грешака приликом уградње и током коришћења обавља се под следећим условима, који се сматрају стандардним условима испитивања:

- празно возило, у уобичајеном стању спремно за рад,
- притисак у пнеуматичима усклађен са упутствима произвођача,
- истрошеност протектора пнеуматика у законским границама,
- кретање возила: возило мора да се креће, погоним сопственог мотора, праволинијски и по равној подлози, брзином од  $50 \pm 5$  km/h; под условом да се ради о сличној тачности, испитивање се може обавити и на одговарајућем пробном столу.

Анекс – Додатак 2

### ОЗНАКА ОДОБРЕЊА И УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ

#### ОЗНАКА ОДОБРЕЊА

##### 1. Ознака одобрења је сачињена од:

Правоугаоника, у коме се налази слово „Е” и карактеристична бројчана ознака државе која је дала одобрење у складу са следећим конвенционалним ознакама:

Норвешка	– 1	Немачка	– 8	Холандија	– 13
Шпанија	– 2	Чешка и		Велика Британија	– 14
Шведска	– 3	Словачка		Француска	– 15
Португал	– 4	Федерална		Савез Совјетских	
		Република	– 9	Социјалистичких	
Грчка	– 5	Белгија	– 10	Република	– 16
Југославија	– 6	Данска	– 11	Италија	– 17
Аустрија	– 7	Луксембург	– 12	Ирска	– 18

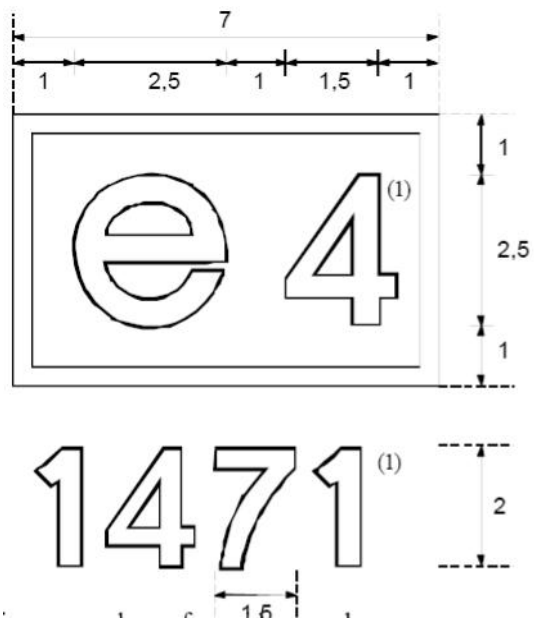
Наредни бројеви ће се додељивати осталим државама у растућем низу, по реду по коме ратификују или приступе овом споразуму

и

Број одобрења који одговара броју уверења о одобрењу датом за прототип тахографа или тахографског листића, постављеног било где у непосредној близини овог правоугаоника.

2. Ознака одобрења мора да се налази на натписној плочици сваког тахографа и на сваком тахографском листићу. Мора да буде неизбрисива и увек јасно читљива.

3. Димензије приказане ознаке одобрења изражене су у милиметрима и представљају минималне димензије. Пропорције између димензија не смеју се мењати.



(1) Наведене вредности дате су само као смернице.



## II. УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ

По давању одобрења, страна уговорница подносиоцу захтева издаје уверење о одобрењу, према приказаном моделу. Приликом обавештавања осталих страна уговорница о датим одобрењима или, по потреби, о повученим одобрењима, страна уговорница користи копије тог уверења.

### УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ

Назив надлежне управе .....

Нотификација о\* : .....

- одобрењу типа тахографа
- повлачењу одобрења типа тахографа
- одобрењу модела тахографског листића
- повлачењу одобрења тахографског листића

Одобрење бр. ....

1. Марка или пословно име.....
2. Назив типа модела.....
3. Назив произвођача.....
4. Адреса произвођача.....  
.....
5. Датум подношења захтева за одобрење .....
6. Датум испитивања.....
7. Датум и број извештаја о испитивању.....
8. Датум одобрења.....
9. Датум повлачења одобрења.....
10. Тип или типови тахографа у којима листић може да се користи .....
- .....
11. Место.....
12. Датум.....
13. Спецификације у прилогу.....
14. Напомене

.....  
(потпис)

---

\* Прецртати непотребне ставке.

### Амандман 3

#### Члан 10. Тахограф

На крају става 1, подстава а) овог члана додаје се следећа реченица:

„Тахограф који је у погледу конструкције, уградње, коришћења и испитивања у складу са Уредбом Савета (ЕЕЗ) број 3821/85 од 20. децембра 1985. сматраће се у складу са захтевима овог члана.”

#### Члан 13. Прелазне одредбе

Члан 13. мења се, допуњава и гласи:

„Одредбе новог члана 10 – Тахограф, не постају обавезне за државе које су стране уговорнице овог споразума, до 24. априла 1995. До тог датума и даље се примењују одредбе старог члана 12 – Индивидуална контролна књижица, и старог члана 12. бис – Тахограф.”

Анекс – Додатак 2, Поглавље I, став 1.

### ОЗНАКА ОДОБРЕЊА И УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ

#### I. ОЗНАКА ОДОБРЕЊА

Мења се, допуњава и гласи:

„1. Ознака одобрења сачињена је од:

Правоугаоника, у коме се налази слово „е” и број карактеристичан за државу која је издала одобрење у складу са следећим службеним ознакама:

Немачка	–	1	Румунија	–	19
Француска	–	2	Пољска	–	20
Италија	–	3	Португал	–	21
Холандија	–	4	Руска Федерација	–	22
Шведска	–	5	Грчка	–	23
Белгија	–	6	Ирска	–	24
Чешка Република	–	8	Хрватска	–	25
Шпанија	–	9	Словенија	–	26
Југославија	–	10	Словачка	–	27
Велика Британија	–	11	Белорусија	–	28
Аустрија	–	12	Естонија	–	29
Луксембург	–	13	Република Молдавија	–	30
Норвешка	–	16	Босна и Херцеговина	–	31
Данска	–	18	Летонија	–	32

Следећи бројеви се додељују:

- (i) државама које су стране уговорнице Споразума о усвајању једнообразних услова за хомологацију и узајамно признавање хомологације опреме и делова моторних возила из 1958. године, исти бројеви који су додељени тим државама тим споразумом;
- (ii) државама које нису стране уговорнице Споразума из 1958. године – по хронолошком реду по коме ратификују или приступе овом споразуму

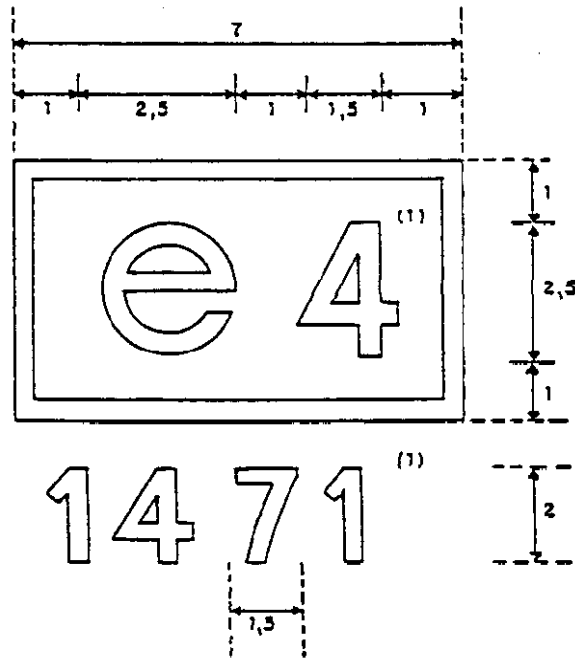
и

Број одобрења који одговара броју уверења о одобрењу издатом за прототип тахографа или тахографског листића, који је постављен у непосредној близини овог правоугаоника.

Напомена: да би се и убудуће обезбедила усклађеност између званичних ознака из Споразума из 1958. године и званичних ознака из АЕТР Споразума, новим странама уговорницама требало би да се додели исти број у оба споразума.

2. Ознака одобрења мора се налазити на натписној плочици сваког тахографа и на сваком тахографском листићу. Она мора да буде неизбрисива и увек јасно читљива.

3. Димензије ознаке одобрења дате у наставку изражене су у милиметрима и представљају минималне димензије. Односи између димензија не смеју се мењати.



(1) Наведене ознаке дате су само као смернице.

#### АМАНДМАН 4

Члан 12 – Мере за спровођење Споразума

Члан 12. замењује се следећим текстом:

„Члан 12.

#### **Мере за спровођење Споразума**

1. Свака страна уговорница усваја све потребне мере за обезбеђење поштовања одредаба овог споразума, нарочито у смислу одговарајућег годишњег обима контроле на путу и контроле у просторијама предузећа, које обухватају велики и репрезентативни број возача, предузећа и возила свих врста превоза из области примене овог споразума.

- а) Надлежне управе страна уговорница организују контроле тако да:
- током сваке календарске године контролише се најмање 1% радних дана возача возила на које се примењује овај споразум;
  - најмање 15% од укупног броја контролисаних радних дана контролише се на путу, а најмање 25% у просторијама предузећа;
- б) Контрола на путу обухвата следеће ставке:
- дневно време управљања возилом, паузе и дневни одмор и, ако постоје очигледне неправилности, тахографске листиће за претходне дане, који се налазе у возилу;
  - претходни недељни одмор, по потреби;
  - исправан рад тахографа.

Ове контроле обављају се без дискриминације у погледу државе регистрације возила и пребивалишта возача.

ц) Контрола у просторијама предузећа обухвата, поред ставки које се контролишу на путу и усклађености са чланом 10. став 3. и следеће:

- недељни одмор и време управљања возилом између ових одмора;
- двонедељно ограничење времена управљања возилом;
- надокнаду за дневне и недељне одморе скраћене у складу са чланом 8. ставови 1. и 3;
- коришћење тахографских листића и/или организацију радног времена возача.

2. У оквиру узајамне сарадње, надлежни органи страна уговорница редовно размењују све информације на располагању у вези са:

- повредама овог споразума, које изврше нерезиденти, и казнама изреченим за те повреде;
- казнама које страна уговорница изрекне резидентима за повреде извршене на територији других страна уговорница.

У случају озбиљних повреда, таква информација треба да обухвати и врсту изречене казне.

3. Ако се на путу приликом контроле возача, који управља возилом регистрованим на територији друге стране уговорнице појави основана сумња да су извршене повреде које се, услед недостатка података, не могу открити током контроле на путу, надлежни органи заинтересованих страна уговорница треба једни другима да пруже помоћ у

циљу разјашњења ситуације. У случајевима када, у ову сврху, надлежна страна уговорница изводи контролу у просторијама предузећа, резултати ове контроле достављају се другој заинтересованој страни.

4. Стране уговорнице треба међусобно да сарађују приликом организације заједничке контроле на путу.

5. Економска комисија Уједињених нација за Европу сваке друге године треба да припреми извештај о начину на који стране уговорнице примењују став 1. овог члана.”

-----

## АМАНДМАН 5

### Измене и допуне основног текста АЕТР

Члан 10. мења се и гласи:

#### „Члан 10 – Тахограф

1. Стране уговорнице прописују уградњу и коришћење тахографа на возилима регистрованим на својој територији у складу са захтевима овог споразума, анекса и додатака.
2. Тахограф у смислу овог споразума треба да, у погледу конструкције, уградње, коришћења и испитивања, буде у складу са захтевима овог споразума, анекса и додатака.
3. Тахограф који је у складу са Уредбом Савета (ЕЕЗ) број 3821/85 од 20. децембра 1985. у погледу конструкције, уградње, коришћења и испитивања сматра се да је у складу са захтевима овог споразума, анекса и додатака.

Члан 13. АЕТР-а мења се и гласи:

#### „Члан 13 – Прелазне одредбе

1. Све нове одредбе овог споразума, укључујући његов анекс и додатке 1Б и 2, у вези са увођењем дигиталног тахографа, постају обавезујуће за државе које су стране уговорнице овог споразума најкасније четири године после ступања на снагу одговарајућих измена и допуна које су проистекле из поступка одређеног у члану 21. Сходно томе, сва возила обухваћена овим споразумом, пуштена у саобраћај први пут после истека овог периода, мораће да имају уграђен тахограф који је у складу са новим захтевима. За време овог четворогодишњег периода, стране уговорнице које још нису примениле ове измене и допуне, прихватају и контролишу на својој територији возила регистрована у другој страни уговорници овог споразума у која су већ уграђени такви дигитални тахографи.
2. а) Стране уговорнице предузимају потребне кораке за издавање картица возача наведених у Анексу овог споразума, измењеном и допуњеном, најкасније три месеца пре истека рока од четири године наведеног у ставу 1. Овај рок од најмање три месеца треба такође да буде поштован у случају да страна уговорница примени одредбе које се односе на дигитални тахограф у складу са Додатком 1Б овог анекса пре истека рока од четири године. Наведене стране уговорнице обавештавају секретаријат Радне групе за друмски превоз Економске комисије за Европу о напретку у погледу увођења дигиталног тахографа у складу са Додатком 1Б овог анекса на својој територији.  
б) Одредбе члана 14. Анекса овог споразума примењују се на возаче од којих се захтева да управљају возилима у које је уграђен дигитални тахограф у складу са Додатком 1Б овог анекса до издавања картица наведених под а) од страна уговорница.
3. Сваки правни инструмент о ратификацији или приступању који држава депонује након ступања на снагу измена и допуна наведених у ставу 1. сматраће се да се примењује на измењени и допуњени Споразум, укључујући крајњи рок за спровођење наведен у ставу 1.

Ако се приступање догоди за мање од две године пре истека рока наведеног у ставу 1, држава обавештава депозитара о датуму отпочињања коришћења дигиталног тахографа у пракси на њеној територији приликом депоновања правног инструмента о ратификацији или приступању. Наведена држава може да искористи прелазни период који није дужи од две године од

дана ступања на снагу Споразума у тој држави. Депозитар о томе обавештава све стране уговорнице.

Одредбе претходног става такође се примењују у случају приступања државе по истеку четворогодишњег рока за спровођење наведеног у ставу 1.

У члану 21. АЕТР-а додаје се нови став 5. бис и гласи:

„5 бис. У случају да једна држава постане страна уговорница овог споразума у интервалу између тренутка нотификације нацрта амандмана и тренутка када се он сматра прихваћеним, секретаријат Радне групе за друмски транспорт Економске комисије за Европу обавештава нову државу чланицу о нацрту амандмана у најкраћем року. Она може обавестити генералног секретара о свакој примедби пре истека шестомесечног периода од дана достављања првобитног амандмана свим странама уговорницама.”

У члану 22. АЕТР-а додаје се нови став 4. бис и гласи:

„4. бис. У случају да једна држава постане чланица овог споразума у интервалу између тренутка нотификације нацрта амандмана и тренутка када се он сматра прихваћеним, секретаријат Радне групе за друмски транспорт Економске комисије за Европу обавештава нову државу чланицу о нацрту амандмана у најкраћем року. Она може обавестити генералног секретара о свакој примедби пре истека шестомесечног периода од дана достављања првобитног амандмана свим странама уговорницама.”

После члана 22. додаје се нови члан 22. бис и гласи:

„Члан 22. бис – Поступак измене и допуне Додатка 1Б

1. Додатак 1Б Анекса овог споразума мења се и допуњава у складу са поступком предвиђеним у овом члану.

2. Радна група за друмски транспорт Економске комисије за Европу усваја сваки предлог измена и допуна уводних чланова Додатка 1Б већином гласова страна уговорница које су присутне и које гласају. Секретаријат Радне групе доставља генералном секретару сваку измену и допуну усвојену на тај начин ради нотификације свих страна уговорница. Измена и допуна ступа на снагу три месеца од датума нотификације страна уговорница.

3. Додатак 1Б, прилагођен овом споразуму из Анекса 1Б<sup>1</sup> Уредбе (ЕЕЗ) 3821/85 као што је наведено у члану 10. овог споразума, који директно зависи од новина унетих у овај анекс од стране Европске уније, свака измена и допуна овог анекса примењује се на Додатак 1Б под следећим условима:

- секретаријат Радне групе за друмски транспорт Економске комисије за Европу званично обавештава надлежне органе свих страна уговорница о објављивању измена и допуна Анекса 1Б Уредбе Заједнице у Службеном листу Европских заједница и истовремено доставља ово обавештење генералном секретару уз копију одговарајућих текстова.
- наведене измене и допуне непосредно ступају на снагу за Додатак 1Б три месеца након датума достављања обавештења странама уговорницама.

4. Када предлог да се Анекс овог споразума измени и допуну такође подразумева измене и допуне Додатка 1Б, измене и допуне Додатка не могу

<sup>1</sup> Као што је последњи пут измењена и допуњена Уредбама Комисије (ЕЗ) број 1360/2002 од 13. јуна 2002 (Сл. лист број L 207 од 5. августа 2002 (исправка Сл. лист број L 77 од 13. марта 2004) и број 432/2004 од 5. марта 2004 (Сл. лист број L 71 од 10. марта 2004).

ступити на снагу пре оних који се односе на Анекс. Ако се, у овим оквирима, измене и допуне Додатка 1Б изнесу у исто време као и измене и допуне овог Анекса, датум њиховог ступања на снагу одређује датум који је резултат примене поступка наведеног у члану 21.”

\* \* \*



## Измене и допуне Анекса АЕТР-а

Анекс АЕТР-а се мења и гласи:

„АНЕКС

Тахограф

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Поглавље I: Одобрење типа

Члан 1.

У сврхе овог поглавља, појам „тахограф” означава „тахограф или његов саставни део”.

Произвођач или његов представник подносе страни уговорници захтев за одобрење типа тахографа или модела тахографског листића или меморијске картице, уз прилагање одговарајућих спецификација. Захтев за било који тип тахографа или модел тахографског листића или меморијске картице може се поднети само једној страни уговорници.

Члан 2.

Страна уговорница издаје одобрење типа за сваки тип тахографа, сваком моделу тахографског листића или меморијске картице који испуњава захтеве утврђене у Додатку 1 или 1Б овог анекса, под условом да је страна уговорница у могућности да провери да су произведени модели у складу са одобреним прототипом.

Одобрење типа не може се издати за тахограф наведен у Додатку 1Б све док комплетан систем (сам тахограф, картица возача и водови електричне мењачке кутије) не задовољи услове у погледу спречавања неовлашћене преправке или измене података о времену управљања возилом. Потребна испитивања у овом смислу изводе стручњаци који су упознати са најновијим техникама за неовлашћене преправке.

Све измене или додаци који се изврше на одобреном моделу морају да добију додатно одобрење типа од стране уговорнице која је издала првобитно одобрење типа.

Члан 3.

Стране уговорнице подносиоцу захтева издају ознаку одобрења, која је усаглашена са моделом у Додатку 2, за сваки тип тахографа или модел тахографског листића или меморијске картице који одобре у складу са чланом 2.

Члан 4.

Надлежни органи стране уговорнице, којој је поднет захтев за одобрење типа, за сваки тип тахографа или модел тахографског листића или меморијске картице који одобре или одбију да одобре, шаљу, у року од месец дана, органима других страна уговорница, копију уверења о одобрењу заједно са копијама одговарајућих спецификација, или, у супротном, обавештавају ове органе да је одобрење одбијено; у случају одбијања дужни су да доставе разлоге за своју одлуку.

Члан 5.

1. Ако страна уговорница која је издала одобрење типа како је предвиђено у члану 2. утврди да одређени тахограф или тахографски листић или меморијска картица који носе ознаку одобрења типа коју је она издала није саобразан са одобреним прототипом, предузима потребне мере да обезбеди да произведени модели буду саобразни са одобреним прототипом. Предузете мере могу, по потреби, бити и повлачење одобрења типа.

2. Страна уговорница која је издала одобрење типа повлачи одобрење ако одобрени тахограф или тахографски листић или меморијска картица нису у складу са овим анексом или његовим додацима или током коришћења испоље такве недостатке који их чине неприкладним за намењену сврху.

3. Ако страна уговорница која је издала одобрење типа добије обавештење од друге стране уговорнице о постојању случајева наведених у ставовима 1. и 2, она такође, након консултација са другом страном уговорницом, предузима кораке утврђене у овим ставовима, у складу са ставом 5.

4. Страна уговорница која утврди постојање неког од случајева из става 2. до даљег може да забрани стављање на тржиште и пуштање у рад тахографа или тахографског листића или меморијске картице. Исто се односи на случајеве из става 1. у погледу тахографа или тахографских листића или меморијских картица које су изузете од почетне провере, ако произвођач, после одговарајућег упозорења, не усклади уређај са одобреним моделом или захтевима из овог анекса.

У сваком случају, надлежни органи страна уговорница обавештавају једни друге, у року од месец дана, о сваком повлачењу одобрења типа или свакој другој мери предузетој у складу са ставовима 1, 2. и 3. и наводе разлоге за такво поступање.

5. Ако страна уговорница која је издала одобрење типа оспори постојање неког од случајева наведених у ставовима 1. или 2. о којима је обавештена, заинтересоване стране уговорнице настојаће да реше спор.

#### Члан 6.

1. Подносилац захтева за одобрење типа модела тахографског листића у захтеву наводи тип или типове тахографа у којима се наведени листић користи и прилаже одговарајући тахограф или тахографе у сврху испитивања листића.

2. Надлежни органи сваке стране уговорнице на уверењу о одобрењу модела тахографског листића наводе тип или типове тахографа у којима може да се користи тај модел тахографског листића.

#### Члан 7.

Ниједна страна уговорница не сме да одбије да региструје возило са уграђеним тахографом, или забрани пуштање у саобраћај или коришћење таквог возила из било ког разлога који је у вези са чињеницом да је у возило уграђен такав тахограф, ако тахограф носи ознаку одобрења наведену у члану 3. и информативну налепницу наведену у члану 9.

#### Члан 8.

У свим одлукама у складу са овим анексом којима се одбија или повлачи одобрење типа за тахограф или модел тахографског листића или меморијске картице детаљно се наводе разлози на којима је ова одлука заснована. Одлука се доставља заинтересованој страни, која се у исто време информише о правним лековима који су јој доступни по законима стране уговорнице, као и о роковима за подношење тих правних лекова.

## ПОГЛАВЉЕ II – УГРАДЊА И ПРЕГЛЕД

#### Члан 9.

1. Тахограф могу уграђивати или поправљати само техничари или радионице које су за то овластили надлежни органи страна уговорница, након што надлежни органи, по сопственом нахођењу, саслушају мишљење произвођача у питању.

Рок важења картица за овлашћену радионицу и техничара не сме да буде дужи од годину дана.

Ако рок важења картице издате овлашћеној радионици или техничару треба да се продужи, ако је она оштећена, неисправна, изгубљена или украдена, надлежни орган издаје дупликат картице у року од пет радних дана по пријему детаљног захтева у том смислу.

Приликом издавања нове картице ради замене старе, нова картица носи исти информациони број „радионице“, с тим што је индекс увећан за један. Надлежни орган који издаје картицу дужан је да води евиденцију изгубљених, украдених или неисправних картица.

Стране уговорнице предузимају све потребне мере за спречавање фалсификовања картица издатих овлашћеним техничарима и радионицама.

2. Овлашћени техничар или радионица стављају посебну ознаку на печате које постављају и, уз то, у складу са Додатком 1Б, у тахограф уносе електронске безбедносне податке намењене, пре свега, контроли аутентичности. Надлежни органи сваке стране уговорнице дужни су да воде евиденцију коришћених ознака и електронских безбедносних података и издатих картица за овлашћене радионице и техничаре.

3. Надлежни органи страна уговорница размењују своје евиденције о овлашћеним техничарима и радионицама и издатим картицама, као и копије ознака и потребне информације у вези са коришћеним електронским безбедносним подацима.

4. Као уверење о уградњи тахографа у складу са захтевима овог анекса поставља се информативна налепница у складу са Додатком 1 или 1Б.

5. Пломбе могу да уклоне техничари или радионице које су овластили надлежни органи у складу са одредбама става 1. овог члана или под околностима описаним у Додатку 1 или 1Б овог анекса.

### ПОГЛАВЉЕ III – КОРИШЋЕЊЕ ТАХОГРАФА

#### Члан 10.

Послодавац и возачи дужни су да се старају о исправности и правилном коришћењу тахографа, с једне стране, и, са друге, картице возача када возач управља возилом са уграђеним тахографом у складу са Додатком 1Б.

#### Члан 11.

1. Послодавац мора да обезбеди довољан број тахографских листића возачима који управљају возилима у која су уграђени тахографи у складу са Додатком 1, имајући у виду чињеницу да су ови листићи по природи лични, трајање превоза и евентуалну обавезу замене оштећених листића или листића које је одузео надлежни контролни орган. Послодавац даје возачима само листиће одобреног модела погодне за коришћење у тахографу који је уграђен у возило.

Када је у возило уграђен тахограф у складу са Додатком 1Б, послодавац и возач су дужни да се старају да, узимајући у обзир трајање превоза, буде могуће на одговарајући начин реализовати испис на захтев наведен у Додатку 1Б у случају контроле.

2. Предузеће је дужно да чува тахографске листиће у уредном стању током периода од најмање годину дана од њиховог коришћења и да заинтересованим возачима изда копије на њихов захтев. Листићи се дају на увид или предају на захтев надлежног инспекцијског органа.

3. Картицу возача дефинисану у Додатку 1Б, издаје, на захтев возача, надлежни орган стране уговорнице у којој је пребивалиште возача.

Страна уговорница може да захтева да сваки возач на кога се примењују одредбе овог споразума, а има пребивалиште на њеној територији, поседује картицу возача.

а) У сврхе овог споразума „пребивалиште“ означава место у коме лице уобичајено живи, односно најмање 185 дана током календарске године, услед постојања личних и професионалних веза, или, у случају да лице нема професионалне везе, због личних веза које показују блиску повезаност тог лица са местом у коме живи.

Међутим, пребивалиште лица чије професионалне везе постоје у другом месту у односу на његове личне везе и које из тог разлога повремено живи на различитим местима која се налазе на територији две или више страна уговорница сматра се местом његових личних веза, под условом да се то лице редовно враћа у то место. Последњи наведени услов не мора да буде испуњен ако лице живи на територији стране уговорнице у сврху рада на одређено време.

б) Возачи подносе доказ о пребивалишту одговарајућим средствима као што су лична карта или друга важећа исправа.

ц) Ако надлежни органи стране уговорнице која издаје картицу возача посумњају у пуноважност изјаве о пребивалишту дате у складу са тачком б), или у сврху извесних посебних контрола, могу да захтевају подношење додатних података или доказа.

д) Надлежни орган стране уговорнице, која издаје картицу возача утврђује, у мери у којој је то могуће, да подносилац захтева већ не поседује важећу картицу возача.

4. а) Надлежни орган стране уговорнице персонализује картицу возача у складу са одредбама Додатка 1Б.

Рок важења картице возача не може да буде дужи од пет година.

Возач може да поседује само једну важећу картицу возача. Возач је овлашћен за коришћење само своје картице возача. Возач не сме да користи картицу возача која је оштећена или којој је истекао рок важења.

Ако се картица возача издаје у сврху замене старе картице, нова картица носи исти број издавања картице возача, али уз индекс увећан за један. Орган који издаје картице дужан је да води евиденцију о издатим, украденим, изгубљеним или неисправним картицама возача најмање током периода који одговара њиховом року важења.

Ако је картица возача оштећена, неисправна, украдена или изгубљена, надлежни орган издаје нову картицу у року од пет радних дана по пријему детаљног извештаја у том смислу.

У случају захтева за продужење картице возача којој се приближава истек рока важења, надлежни орган издаје нову картицу пре датума истека важења под условом да му је захтев послат у роковима утврђеним у четвртој подстави члана 12. став 1.

б) Картице возача издају се само подносиоцима захтева на које се односе одредбе овог споразума.

ц) Картица возача је лична. За време званичног рока важења она се не може повући или привремено одузети из било ког разлога осим ако надлежни орган стране уговорнице утврди да је картица фалсификована, или да возач користи туђу картицу, или да је картица добијена на основу лажне изјаве и/или фалсификованих докумената. Ако мере привременог одузимања или повлачења предузме страна уговорница која није издала картицу, она враћа картицу надлежним органима стране уговорнице која је издала картицу и наводи разлоге за то.

д) Картице возача које издају стране уговорнице међусобно се признају.

Ако се власник важеће картице возача коју је издала једна страна уговорница настани у другој страни уговорници, он може да затражи да његова картица буде замењена за једнаковредну картицу возача; страна уговорница која обавља замену одговорна је за проверу важења поднете картице у случају потребе.

Стране уговорнице које обављају замену враћају стару картицу надлежним органима стране уговорнице која је издала картицу уз навођење разлога за то.

е) Ако страна уговорница обавља замену или промену картице возача, наведену замену и промену, као и сваку следећу промену или продужење, мора да евидентира та страна уговорница.

ф) Стране уговорнице предузимају све потребне мере за спречавање могућности фалсификовања картица возача.

5. Стране уговорнице обезбеђују да подаци потребни за контролу поштовања одредаба овог споразума које евидентира и меморише тахограф у складу са Додатком 1Б овог анекса могу да буду чувани у њему током 365 дана од датума евидентирања, као и да буду доступни под условима који гарантују безбедност и тачност података.

Стране уговорнице предузимају све потребне мере како би обезбедиле да препродаја или отпис тахографа не омету, посебно, примену овог става на задовољавајући начин.

## Члан 12.

1. Возачи не смеју да користе запрљане или оштећене тахографске листиће или картице возача. Тахографски листићи или картице возача морају у овом смислу да буду заштићени на одговарајући начин.

У случају оштећења тахографског листића или картице возача који у/на себи имају евидентирани податке, возач прилаже оштећени листић или картицу возача уз резервни тахографски листић или привремени листић који користи у сврху замене.

Ако је картица возача оштећена, неисправна, изгубљена или украдена, возач подноси захтев за нову картицу у року од седам календарских дана надлежним органима стране уговорнице у којој има пребивалиште.

Ако возач жели да продужи своју картицу возача, он подноси захтев надлежним органима стране уговорнице у којој има пребивалиште најкасније 15 радних дана пре датума истека рока важења картице.

2. Возачи морају да користе тахографске листиће или картице возача сваког дана током кога управљају возилом, од тренутка преузимања возила. Тахографски листић или картица возача не престају да се користе пре истека дневног радног времена осим ако престанак коришћења није на други начин дозвољен. Тахографски листић или картица возача не смеју да се користе током дужег временског периода од оног за који су предвиђени.

Уколико возач, услед удаљености од возила, није у стању да користи тахограф уграђен у возило, времена назначена у ставу 3. друга алинеја б), ц) и д) уносе се на листић ручно, аутоматски или другим средствима, читко и без прљања листића.

Возачи мењају тахографске листиће по потреби ако у возилу има више од једног возача, тако да се подаци наведени у ставу 3. друге алинеје б), ц) и д) евидентирају на тахографском листићу возача који управља возилом у том тренутку.


3. Возачи се старају да:

- обезбеде да се време које се евидентира на тахографским листићима подудара са званичним временом државе у којој је регистровано возило,

- користе преклопнике којима се омогућава јасно и недвосмислено евидентирање следећих времена:


а) ознаком  или <sup>2</sup> време управљања возилом;

б) ознаком  или <sup>2</sup> време за друге послове;

ц) ознаком  или <sup>2</sup> осталих времена расположивости (приправности), односно:

- време чекања, тј. период током кога возачи остају на свом радном месту да би се одазвали на захтев да отпочну или наставе са управљањем возилом или да обављају остале радне активности,
- време проведено као сувозач док је возило у покрету,
- време проведено на лежају у возилу док је возило у покрету;

д) ознаком  или <sup>2</sup> паузе у раду и дневни одмори.

4. Свака страна уговорница може да дозволи да сви периоди наведени у ставу 3. друга алинеја б) и ц) буду евидентирани ознаком  на тахографским листићима који се користе у возилима регистрованим на њеној територији.

5. Сваки члан посаде мора да уноси следеће податке на свој тахографски листић:

- а) на почетку коришћења листића – своје презиме и име;
- б) датум и место почетка коришћења листића и датум и место престанка коришћења листића;
- ц) регистарску ознаку сваког возила које му је додељено, како на почетку управљања првим возилом евидентираним на листићу, тако и после тога, у случају промене возила, током коришћења листића;
- д) стања на одометру:
  - пре почетка управљања првим возилом евидентираним на листићу,
  - по завршетку управљања последњим возилом евидентираним на листићу,
  - у случају промене возила током радног дана (стање на возилу са кога прелази и стање на возилу на коме започиње управљање);
- е) време сваке промене возила, ако их је било.

5. бис. Возач уноси у тахограф у складу са Додатком 1Б, симболе држава у којима почиње и завршава своје дневно радно време.

<sup>2</sup> Симболи који се користе на дигиталном тахографу.

Возач уноси претходно наведене податке, а може их уносити у потпуности ручно или аутоматски ако је тахограф повезан са сателитским системом за праћење возила.

6. Тахограф дефинисан у Додатку 1 треба да буде конструисан тако да надлежни контролни орган може да очита, по потреби након отварања уређаја, евидентиране податке који се односе на девет претходних сати у односу на време контроле без трајног деформисања, оштећења или прљања листића.

Осим наведеног, тахограф мора да буде конструисан тако да је без отварања могуће проверити да се евидентирање обавља.

7. а) Ако возач управља возилом у које је уграђен тахограф у складу са Додатком 1, он мора да буде у могућности да, увек када то контролни орган захтева, пружи на увид:

- тахографске листиће за текућу недељу, а у сваком случају, листић за последњи дан током кога је управљао возилом током претходне недеље,
- картицу возача ако је поседује, и
- исписе из тахографа наведеног у Додатку 1Б који се односе на времена назначена у ставу 3. друга алинеја а), б), ц) и д) ако је управљао возилом у које је уграђен такав тахограф током периода наведеног у првој алинеји овог става.

б) Ако возач управља возилом у које је уграђен тахограф у складу са Додатком 1Б, он мора да буде у могућности да, увек када контролни орган то захтева, пружи на увид:

- своју картицу возача и,
- тахографске листиће за исти период наведен у првој алинеји подстава а) током кога је управљао возилом са уграђеним тахографом у складу са Додатком 1.

ц) Надлежни контролни орган може да провери поштовање одредаба Споразума на основу анализе тахографских листића, података приказаних на екрану (дисплеју) или одштампаних података који су евидентирани на тахографу или на картици возача или, у противном, на основу анализе било ког другог пропратног документа који оправдава непоштовање одредбе, као што су они утврђени у члану 13. ставови 2 и 3.

8. Забрањено је фалсификовање, брисање или уништавање података евидентираних на тахографском листићу, меморисаних у тахографу или на картици возача, као и на исписима са дигиталног тахографа из Додатка 1Б. Исто важи и за манипулације са тахографом, тахографским листићем или картицом возача које могу да доведу до фалсификовања, брисања или уништавања података и/или штампаних података. У возилу не сме да се налази уређај који може да се користи у сврху извршења наведених манипулација.

### Члан 13.

1. У случају отказа или неисправности тахографа, послодавац мора да обезбеди оправку коју изводи овлашћени техничар или овлашћена радионица, у најкраћем могућем року имајући у виду околности.

Ако возило не може да се врати у просторије предузећа у року од недељу дана од дана отказа или откривања неисправности, оправка мора да се обави на путу.

Мере које предузимају стране уговорнице могу дати надлежним органима право да забране коришћење возила у случају када отказ или неисправност нису отклоњени на начин предвиђен у претходним подставовима.

2. Док је уређај у отказу или неисправан, возач евидентира на тахографском листићу или листићима, или на привременом листићу који се прилаже уз тахографски листић или картицу возача, на коме уписује податке којим се утврђује његов идентитет (име и презиме и број његове возачке дозволе или име и презиме и број његове картице возача), укључујући и потпис возача, све податке у вези са различитим временима које тахограф више не евидентира или не штампа на исправан начин.

Ако је картица возача оштећена, неисправна, изгубљена или украдена, по завршетку управљања возилом, возач штампа податке који се односе на времена која је евидентирао тахограф и назначава на исправи детаље којима се утврђује његов идентитет (име и презиме и број његове возачке дозволе или име и презиме и број његове картице возача), укључујући и потпис возача.

3. Ако је картица возача оштећена или неисправна, возач је дужан да је врати надлежном органу стране уговорнице у којој има пребивалиште. Крађа картице возача мора да се пријави надлежним органима државе у којој се она одиграла.

Губитак картице возача мора да се пријави надлежним органима стране уговорнице која ју је издала, као и надлежним органима стране уговорнице пребивалишта, у случају да су то различити органи.

Возач може да настави да управља возилом без картице возача најдуже током 15 календарских дана или дуже ако је то потребно да би се возило вратило у базу предузећа, под условом да поднесе доказ да картицу не може да пружи на увид нити да користи током овог периода.

Ако се надлежни органи стране уговорнице у којој возач има пребивалиште разликују од органа који су издали картицу и ако се од другопомнутих органа захтева продужење, замена или промена картице возача, ови органи обавештавају органе који су издали стару картицу о детаљним разлозима за њено продужење, замену или промену.

#### Члан 14.

1. У складу са чланом 13. став 2. тачка б) Споразума, возачи који управљају возилом које је регистровано у страни уговорници, а којима надлежни органи још нису издали картицу возача и који, за време прелазног периода из става 1. овог члана, у међународном превозу управљају возилом у које је уграђен дигитални тахограф у складу са Додатком 1Б овог анекса, морају да буду у могућности да увек када контролни орган то захтева пруже на увид исписе и/или тахографске листиће за текућу недељу и, у сваком случају, исписе и/или тахографске листиће за последњи дан претходне недеље када су управљали возилом.

2. Став 1. не примењује се на возаче возила која су регистрована у држави у којој је картица возача обавезна. Међутим, возачи морају увек да дају исписе на увид на захтев контролног органа.

3. Исписи наведени у ставу 1. морају да имају детаље који омогућавају утврђивање идентитета возача (име и презиме и број возачке дозволе), укључујући и потпис возача.“

\* \* \*



Измене и допуне Додатака Анекса АЕТР-а

После Додатка 1 Анекса, додати нови Додатак 1Б, тако да гласи:

„ДОДАТАК 1Б

ЗАХТЕВИ У ВЕЗИ СА КОНСТРУКЦИЈОМ, ИСПИТИВАЊЕМ, УГРАДЊОМ И ПРОВЕРОМ  
ДИГИТАЛНИХ ТАХОГРАФА КОЈИ СЕ КОРИСТЕ У ДРУМСКОМ ПРЕВОЗУ

Члан 1.

Преамбула

1. Пошто овај додатак представља прилагођавање Анекса 1Б Уредбе Савета (ЕЕЗ) број 3821/85 од 20. децембра 1985. о уређајима за евидентирање података у друмском превозу<sup>3</sup>, садржај овог анекса се не понавља у АЕТР због своје величине и изразито техничког карактера. За потпуни службени текст и његове накнадне измене и допуне, стране уговорнице се упућују на *Службени лист Европске уније*.

Садржај овог додатка 1Б је из тог разлога ограничен на уводни део у коме се наводе упућивања на одговарајуће текстове Европске уније и Службени лист у ком су они објављени и истичу, међусобним упућивањем, одређене тачке где је овај анекс морао да буде прилагођен смислу АЕТР-а.

2. У сврху лакшег упоређивања текста тог анекса са учињеним прилагођавањима како би се узео у обзир АЕТР и како би се омогућио преглед целокупног текста, секретаријат Економске комисије Уједињених нација за Европу израђује пречишћену верзију овог додатка. Међутим, ова верзија нема било какву правну снагу. Ова верзија, израђена на службеним језицима УНЕКЕ, биће ажурирана према потреби.

Члан 2.

Уводне одредбе на Додатак 1Б

1. У складу са ставом 1. претходно наведеног члана 1, стране уговорнице позивају се да, у циљу тумачења Анекса 1Б, погледају Уредбе Комисије број 1360/2002 од 13. јуна 2002. и број 432/2004 од 5. марта 2004 (видети фусноту за датуме њиховог објављивања у *Службеном листу Европске уније*), којима се по седми и осми пут врши прилагођавање техничком напретку Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3821/85 о уређајима за евидентирање података у друмском превозу.

2. У сврхе Додатка 1Б:

2.1. Термини у даље наведеној левој колони замењују се одговарајућим терминима у десној колони:

Термини који се користе у Анексу 1Б		Термини који се користе у АЕТР
Државе чланице	Замењују се са	Стране уговорнице
ДЧ		СУ
Анекс (1Б)		Додатак (1Б)
Додатак		Под-додатак
Уредба		Споразум или АЕТР
Заједница		УНЕКЕ
Уређај за евидентирање података		Тахограф

<sup>3</sup> Измењена и допуњена Уредбом Савета (ЕЗ) број 2135/98 од 24. септембра 1998 (Сл. лист број L 274 од 9. октобра 1998), као и Уредбама Комисије (ЕЗ) број 1360/2002 од 13. јуна 2002 (Сл. лист број L 207 од 5. августа 2002 (исправка Сл. лист број L 77 од 13. марта 2004)) и број 432/2004 од 5. марта 2004 (Сл. лист број L 71 од 10. марта 2004).

2.2. Упућивања на правне акте у левој колони доле замењују се са онима у десној колони:

Правни акти Европске заједнице	Замењују се са	Правни акти Економске комисије Уједињених нација за Европу
Уредба Савета (ЕЕЗ) број 3821/85		АЕТР
Директива Савета број 92/23/ЕЕЗ		ЕКЕ Правилник 54
Директива Комисије број 95/54/ЕЗ о прилагођавању Директиве Савета 72/245/ЕЕЗ техничком напретку		ЕКЕ Правилник 10

2.3. Списак текстова или одредаба за које не постоји одговарајући ЕКЕ еквивалент или за које је потребно више података наведен је у наставку. Ови текстови или подаци наводе се само као упућивање.

2.3.1. Граница за подешавање граничника брзине, према дефиницији датој у I (Дефиниције), бб) Анекса IБ/Додатак 1Б у складу је са одредбама Директиве Савета број 92/6/ЕЕЗ од 10. фебруара 1992 (Сл. лист број L57, 02/03/1992).

2.3.2. Мерење пређеног пута, према дефиницији датој у I (Дефиниције), у) Анекса 1Б/Додатак 1Б у складу је са одредбама Директиве Савета број 97/27/ЕЗ од 22. јула 1997, као што је последњи пут измењена и допуњена (Сл. лист број L 233, 25/08/1997).

2.3.3. Идентификација возила, према дефиницији датој у I (Дефиниције), нн) Анекса IБ/Додатка 1Б у складу је са одредбама Директиве Савета број 76/114/ЕЕЗ од 18. децембра 1975 (Сл. лист број L 24, 30/01/1976).

2.3.4. Одредбе о сигурности у складу су са одредбама утврђеним у Препоруци Савета број 95/144/ЕЗ од 7. априла 1995, о заједничким критеријумима за оцену сигурности информационах технологија (ITSEC) (Сл. лист број L 93, 26/04/1995).

2.3.5. Заштита физичких лица у вези са обрадом личних података и слободним протоком таквих података у складу је са одредбама Директиве Савета број 95/46/ЕЗ од 24. октобра 1995, као што је последњи пут измењена и допуњена (Сл. лист број L 281, 23/11/1995).

2.4. Остале одредбе које се мењају или бришу:

2.4.1. Садржај захтева 172 брише се и замењује се са 'Резервисан'.

2.4.2. Захтев 174 мења се и гласи:

'карактеристична ознака стране уговорнице која издаје картицу. Карактеристичне ознаке страна уговорница које нису чланице ЕУ изражене су у складу са Бечком конвенцијом о друмском превозу из 1968. или Женевском конвенцијом о друмском превозу из 1949'.

2.4.3. Упућивање на заставу ЕУ у којој се налазе слова 'ДЧ' која значе 'држава чланица' у захтеву 178 замењују се словима 'СУ' што значи 'страна уговорница', с тим да застава стране уговорнице која није чланица ЕУ није обавезна.

2.4.4. Захтев 181 мења се и гласи:

'После саветовања са секретаријатом УН/ЕКЕ, стране уговорнице могу да додају боје или ознаке, нпр. у смислу повећања сигурности, не доводећи у питање друге одредбе овог додатка.'

2.4.5. Захтев 278. мења се и гласи:

'Испитивања интероперабилности изводи једно надлежно тело.'

2.4.6. Захтеви 291. до 195. бришу се и замењују са 'Резервисано'.

2.4.7. У Додатку 9/Под-додатак 9 АЕТР (Одобрење типа – Списак минимално потребних испитивања), 1, 1-1, уводна реченица се мења и гласи:

'Поступак одобрења типа за тахограф (или његов саставни део) или меморијску картицу тахографа заснива се на:'"

Назив Додатка 2 мења се и гласи:

**„ОЗНАКА ОДОБРЕЊА И УВЕРЕЊА”**

*Списак држава у ставу 1. Поглавља 1. Додатка 2. „Ознака одобрења” допуњава се, мења и гласи:*

„ Мађарска	7	
Швајцарска	14	
Финска	17	
Лихтенштајн	33	
Бугарска	34	
Казахстан	35	
Литванија	36	
Турска	37	
Туркменистан	38	
Азербејџан	39	
Бивша Југословенска Република Македонија	40	
Андора	41	
Узбекистан	44	
Кипар	49	
Малта	50	
'Југославија	10'	замењује се са
'Србија и Црна Гора	10'	”

*Назив поглавља II „УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ” Додатка 2 мења се и гласи:*

**„II. УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ ПРОИЗВОДА У СКЛАДУ СА ДОДАТКОМ 1”**

*Додаје се нови одељак III Додатку 2:*

**„III. УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ ПРОИЗВОДА У СКЛАДУ СА ДОДАТКОМ 1Б**

Када страна уговорница спроведе одобрење она издаје подносиоцу уверење о одобрењу, израђено у складу са у продужетку наведеним моделом. Стране уговорнице користе копије овог документа како би доставиле осталим странама уговорницама издата одобрења или њихова евентуална повлачења.

---

УВЕРЕЊЕ О ОДОБРЕЊУ ПРОИЗВОДА У СКЛАДУ СА ДОДАТКОМ 1Б

---

Назив надлежне управе .....

Саопштење о <sup>(1)</sup>:

одобрењу

повлачењу одобрења

модела тахографа

модела саставног дела тахографа <sup>(2)</sup> .....

картице возача

картице радионице

картице предузећа

картице контролора

---

Одобрење бр. ....

1. Производна или комерцијална ознака .....
  2. Назив модела .....
  3. Име произвођача .....
  4. Адреса произвођача .....
  - .....
  5. Датум подношења захтева за одобрење .....
  6. Лабораторија или лабораторије за испитивање .....
  7. Датум и број извештаја .....
  8. Датум одобрења .....
  9. Датум повлачења одобрења .....
  10. Модел(и) саставног дела (делова) тахографа са којима саставни део треба да се користи .....
  - .....
  11. Место .....
  12. Датум .....
  13. Приложене спецификације .....
- 
14. Примедбе (укључујући пломбирање у случају потребе)
- .....
- .....

.....  
(потпис)

---

<sup>(1)</sup> *Означити потребна поља*

<sup>(2)</sup> *У саопштењу навести који је саставни део у питању „ ”*

## АМАНДМАН 6

### Први део

#### Измене и допуне основног текста АЕТР

(у складу са поступком предвиђеним у члану 21. ставови 1. до 6)

Следеће дефиниције из члана 1. АЕТР-а, мењају се и гласе:

„ф) 'највећа дозвољена укупна маса' је највећа маса оптерећеног возила коју је надлежни орган државе у којој је возило регистровано прогласио као дозвољену;”

„г) 'друмски превоз' је свако кретање, које се делимично или у потпуности обавља на јавном путу, возила за превоз путника или робе, без обзира на то да ли је оно натоварено или не;”

„ј) 'возач' је свако лице, плаћено или не, које управља возилом, макар и за кратко време, или које се налази у возилу у оквиру својих обавеза како би по потреби могло да преузме управљање возилом;”

„м) 'одмор' је непрекидни период времена током кога возач може слободно да располаже својим временом;”

Додају се следеће нове дефиниције у члану 1. АЕТР-а:

„н) 'пауза' је време током кога возач не сме да управља возилом, нити да обавља друге послове и које се искључиво користи за опоравак;

о) 'дневни одмор' је период у току дана током кога возач може слободно да располаже својим временом, а обухвата 'пуни дневни одмор' и 'скраћени дневни одмор':

- 'пуни дневни одмор' означава дневни одмор који непрекидно траје најмање 11 часова. Поред тога, пуни дневни одмор се може поделити на два дела и то тако да први део одмора траје непрекидно најмање три часа, а други непрекидно најмање девет часова;
- 'скраћени дневни одмор' означава дневни одмор који непрекидно траје најмање 9 часова, али мање од 11 часова;

п) 'недељни одмор' је период у току недеље током којег возач може слободно да располаже својим временом, а обухвата 'пуни недељни одмор' и 'скраћени недељни одмор':

- 'пуни недељни одмор' означава време одмора које траје најмање 45 часова;
- 'скраћени недељни одмор' означава непрекидни одмор краћи од 45 часова, који, под условима из члана 8. став 6. овог споразума, може да буде скраћен тако да траје непрекидно најмање 24 часа;

љ) 'други послови' означава све радне активности осим управљања возилом, укључујући и сваки рад за истог или другог послодавца, у оквиру сектора превоза или изван њега. Ово не обухвата време чекања ни време проведено у возилу у покрету, осим времена управљања, односно док се возило превози трајектом или возом;

р) 'време управљања возилом' је трајање активности управљања возилом које се евидентира аутоматски, полуаутоматски или ручно под условима предвиђеним у овом споразуму;

с) 'дневно време управљања возилом' је укупно време управљања возилом између завршетка једног дневног одмора и почетка наредног дневног одмора, или између дневног и недељног одмора;

т) 'недељно време управљања возилом' је укупно време управљања возилом током недеље;

у) 'период управљања возилом' је укупно време управљања возилом од почетка управљања, после одмора или паузе па све до новог одмора или паузе. Период управљања возилом може бити непрекидан или подељен;

в) 'вишечлана посада' означава случај када се, током сваког периода управљања возилом између два узастопна дневна одмора или између дневног и недељног одмора, у возилу налазе најмање два возача која могу да управљају возилом. Присуство другог, односно других возача није обавезно једино током првог часа управљања возилом;

њ) 'превозник' је свако физичко или правно лице, свако удружење или група лица које нема статус правног лица, било профитно или непрофитно, или званични орган било да он сам има статус правног лица или је зависан од другог органа који има тај статус, које обавља друмски превоз, било јавни или за сопствене потребе."

## **Члан 2. (Област примене)**

*Члан 2. АЕТР-а мења се и гласи:*

„1. Овај споразум примењује се на територији сваке стране уговорнице на сваки међународни превоз друмом који се обавља возилом регистрованим на територији поменуте стране уговорнице или на територији сваке друге стране уговорнице.

2. Међутим, осим ако се стране уговорнице на чијој се територији превоз обавља другачије не договоре, овај споразум се не примењује на међународни друмски превоз који се обавља:

а) возилима за превоз робе, чија највећа дозвољена укупна маса, укључујући и приколицу или полуприколицу, не прелази 3,5 тоне;

б) возилима за превоз путника која, по својој конструкцији и опреми нису погодна за превоз више од девет особа, укључујући и возача, а намењена су за ту сврху;

ц) возилима за превоз путника у линијском превозу на линијама дужине до 50 километара;

д) возилима чија највећа дозвољена брзина не прелази 40 километара на час;

е) возилима која су у својини или у закупу, без возача, оружаних снага, служби цивилне заштите, ватрогасних служби и/или снага за одржавање јавног реда и мира, када се превоз обавља у сврху извршавања задатака ових служби и под њиховим надзором;

ф) возилима која се користе у ванредним ситуацијама или акцијама спасавања, укључујући и возила која се користе за некомерцијални превоз хуманитарне помоћи;

г) специјализованим возилима која се користе у медицинске сврхе;

х) возилима специјализованим за превоз оштећених возила, а која раде најдаље до 100 km од базе возила;

и) возилима која се тестирају на путу у сврху техничког развоја, поправке или одржавања и новим или обновљеним возилима која још нису пуштена у саобраћај;

ј) возилима чија највећа дозвољена укупна маса не прелази 7,5 тона и која се користе за некомерцијални превоз робе;

к) комерцијалним возилима, која имају музејску вредност, према прописима стране уговорнице у којој су регистрована, и која се користе за некомерцијални превоз путника или робе."

### **Члан 3.**

#### **(Примена неких одредаба Споразума на друмске превозе који се обављају возилима регистрованим на територији држава које нису стране уговорнице)**

*Члан 3. став 2. АЕТП-а мења се и гласи:*

„2. а) Међутим, свака страна уговорница има право, у случају возила које је регистровано у држави која није страна уговорница овог споразума, да уместо тахографа који је у складу са спецификацијама из анекса овог споразума, захтева дневне тахографске листиће, које сваки члан посаде ручно попуњава за време од уласка на територију прве стране уговорнице.

б) У ту сврху, сваки члан посаде мора да упише на свом тахографском листићу податке везане за све своје радне активности и времена одмора, коришћењем одговарајућих графичких симбола дефинисаних у члану 12. Анекса овог споразума.”

### **Члан 6. (Време управљања возилом)**

*Члан 6. АЕТП-а мења се и гласи:*

1. Дневно време управљања возилом, како је дефинисано у члану 1. став с) овог споразума, не сме да буде дуже од 9 часова. Оно може, највише два пута недељно, да се продужи на 10 часова.

2. Недељно време управљања возилом, како је дефинисано у члану 1. став т) овог споразума, не сме да буде дуже од 56 часова.

3. Укупно време управљања возилом у току било које две узастопне недеље не сме да буде дуже од 90 часова.

4. Времена управљања возилом обухватају сва времена управљања возилом на територији страна уговорница и држава које нису стране уговорнице.

5. Возач евидентира као друге послове свако време проведено како је предвиђено у члану 1. тачка љ), као и време управљања возилом приликом обављања комерцијалног превоза који не спада у област примене овог споразума, а време расположивости, како је наведено у члану 12. став 3. тачка ц) Анекса овог споразума. Ове евиденције се уносе ручно на тахографске листиће или на штампане исписе, или преко инсталације тахографа за ручни унос.

### **Члан 7. (Паузе)**

*Члан 3. ставови 1. до 3. АЕТП-а мењају се и гласе:*

„1. Након периода управљања возилом од четири и по часа, возач мора да користи непрекидну паузу од најмање 45 минута, осим ако не започиње са коришћењем одмора.

2. Ова пауза, како је дефинисана у члану 1. став н) овог споразума, може да се замени првом паузом од најмање 15 минута и другом од најмање 30 минута, распоређеним током поменутог периода управљања возилом или непосредно након њега тако да буду у складу са одредбама из првог става.

3. У сврхе овог члана време чекања и време проведено у возилу у покрету, осим времена управљања, односно док се возило превози трајектом или возом не сматра се 'другим пословима', како је дефинисано у члану 1. став љ) овог споразума, а може да се сматра 'паузом'.”

### **Члан 8. (Одмори)**

*Члан 8. АЕТП-а мења се и гласи:*

„1. Возач мора да користи дневне и недељне одморе, како су дефинисани у члану 1. ставови о) и п).



2. У року од 24 часа након завршетка претходног дневног или недељног одмора, возач мора да искористи нови дневни одмор.

Ако део дневног одмора који улази у поменути рок од 24 часа траје најмање 9 а мање од 11 часова, такав дневни одмор сматра се скраћеним дневним одмором.

3. Одступањем од става 2, у року од 30 часова од завршетка дневног или недељног одмора, возач који је члан вишечлане посаде мора да искористи нови дневни одмор у трајању од најмање девет часова.

4. Дневни одмор може да се продужи тако да постане пун недељни одмор или скраћени недељни одмор.

5. Возач може имати највише три скраћена дневна одмора између свака два недељна одмора.

6. а) У току било које две узастопне недеље, возач мора да користи најмање:

(i) два пуна недељна одмора; или

(ii) један пун недељни одмор и један скраћени недељни одмор у трајању од најмање 24 часа. Међутим, скраћење недељног одмора мора да се надокнади еквивалентним трајањем одмора који се користи одједном пре завршетка треће недеље после наведене недеље.

Недељни одмор мора да започне најкасније по завршетку шестог 24-часовног периода од завршетка претходног недељног одмора.

б) Одступањем од става 6, тачка а), возач који обавља међународни ванлинијски превоз путника, може да одложи недељни одмор најкасније до завршетка дванаест узастопних 24-часовних периода од завршетка претходног пуног недељног одмора, под условом да:

(i) превоз траје најмање 24 узастопна часа у страни уговорници или трећој држави осим оне у којој је превоз започет, и

(ii) возач после коришћења одступања користи:

а. два пуна недељна одмора,

б. или један пун недељни одмор и један скраћени недељни одмор у трајању од најмање 24 часа. Међутим, скраћење мора да се надокнади еквивалентним трајањем одмора који се користи одједном пре завршетка треће недеље по завршетку периода одступања.

и

(iii) четири године од када је држава у којој је возило регистровано започела са применом дигиталног тахографа, возило опремљено тахографом у складу са захтевима из Додатка 1Б Анекса, и

(iv) од 1. јануара 2014. године, у случају управљања током периода између 22:00 и 6:00, возилом управља вишечлана посада или се период управљања возилом из члана 7. скраћује на три часа.

ц) Одступањем од става 6, тачка а), возачи који су чланови вишечлане посаде морају сваке недеље да користе по један пун недељни одмор у трајању од најмање 45 часова. Овај недељни одмор може да се скрати на најмање 24 часа (скраћени недељни одмор). Међутим, свако скраћење недељног одмора мора да се надокнади еквивалентним трајањем одмора који се користи одједном пре завршетка треће недеље после наведене недеље.

Недељни одмор мора да започне најкасније по завршетку шестог 24-часовног периода од завршетка претходног недељног одмора.

7. Сваки одмор којим се надокнађује скраћени недељни одмор мора да буде повезан са другим одмором у трајању од најмање девет часова.

8. Ако то жели, возач може ван базе возила да користи дневни одмор и скраћени недељни одмор у возилу, уколико у њему постоји пројектом произвођача предвиђен уређени простор за спавање сваког возача, и ако је возило у стању мировања.

9. Недељни одмор који се протеже у две недеље може да се рачуна у било којој, али само у једној од те две недеље.

После члана 8. АЕТП-а додаје се члан 8. бис који гласи:

#### **„Члан 8. бис (Одступања од члана 8)**

1. Одступањем од члана 8, ако возач прати возило које се превози трајектом или возом, а користи пун дневни одмор, он се може прекинути, највише два пута, осталим активностима ако су испуњени следећи услови:

а) да део дневног одмора који се користи на копну мора бити у могућности да се користи пре или после дела дневног одмора који се користи на трајекту или у возу;

б) време између делова дневног одмора мора да буде што је могуће краће, а ни у ком случају не сме да буде дуже од једног часа пре укрцавања или после искрцавања, при чему су царинске формалности обухваћене укрцавањем или искрцавањем.

Током свих делова одмора возач мора да има на располагању лежај или кушет.

2. Време путовања возача до места преузимања возила на које се односи овај споразум, или у повратку са тог места, при чему се возило о коме је реч не налази у месту боравка возача, нити у седишту послодавца где је уобичајена база возача, не сматра се одмором или паузом, осим ако се возач превози трајектом или возом и има приступ одговарајућем уређеном простору за спавање.

3. Време управљања возилом на које се не односи овај споразум од или до возила на које се овај споразум односи, при чему се друго поменуто возило не налази у месту боравка возача, нити у седишту послодавца где је уобичајена база возача, сматра се 'другим пословима'."

#### **Члан 9. (Изузеци)**

*Последња реченица члана 9. АЕТП-а мења се и гласи:*

„...Возач мора да назначи природу и разлог одступања од ових одредаба на тахографском листићу или на испису из тахографа или на свом распореду рада возача, најкасније по доласку на погодни простор за заустављање.”

#### **Члан 11. (Контрола коју обавља предузеће)**

*Члан 11. став 1. АЕТП-а мења се и гласи:*

„1. Предузеће организује друмски превоз и адекватно обучава чланове посаде тако да буду у стању да поштују одредбе овог споразума.”

*На крају члана 11. став 3. АЕТП-а додаје се следећи текст:*

„... или подстиче кршење овог споразума.”

*У члану 11. АЕТП-а после става 3. додају се ставови 4. и 5.*

„4. Превозник је одговоран за повреде које учине његови возачи, чак и ако је повреда учињена на територији друге стране уговорнице или на територији државе која није страна уговорница.

Не доводећи у питање право страна уговорница да сматрају превозника у потпуности одговорним, стране уговорнице могу условити ову одговорност повредама ставова 1. и

2. од стране превозника. Стране уговорнице могу да разматрају сваки доказ да превозник не може основано да буде одговоран за учињену повреду.

5. Превозници, пошилџаоци робе, шпедитери, туроператори, главни уговарачи, подуговарачи и агенције које запошљавају возаче морају да се побрину да уговором утврђен план превоза буде у складу са овим споразумом.”

### **Члан 12. (Мере за спровођење Споразума)**

*Члан 12. ставови а) до ц) АЕТР-а мењају се и гласе:*

„а) Надлежне управе страна уговорница организују контроле на следећи начин:

(i) током сваке календарске године контролише се најмање 1% радних дана возача возила на које се примењује овај споразум. Од 1. јануара 2010. године овај проценат ће износити најмање 2%, а од 1. јануара 2012. године најмање 3%;

(ii) најмање 15% од укупног броја контролисаних радних дана контролише се на путу, а најмање 25% у просторијама предузећа. Од 1. јануара 2010. године најмање 30% од укупног броја контролисаних радних дана контролише се на путу, а најмање 50% контролише се у просторијама предузећа.

б) Контрола на путу обухвата следеће:

(i) дневна и недељна времена управљања возилом, паузе и дневне и недељне одморе;

(ii) тахографске листиће за претходне дане који се налазе у возилу, и/или податке меморисане за исти период на картици возача и/или у меморији тахографа и/или на штампаним исписима, ако је то неопходно;

(iii) исправан рад тахографа.

Ове контроле се обављају без дискриминације између возила, предузећа и возача, без обзира на то да ли су они резиденти или не, и без обзира на извор или циљ путовања или тип тахографа.

ц) Контрола у просторијама предузећа обухвата, поред ставки које се контролишу на путу и усклађености са одредбама члана 11. став 2. Анекса:

(i) недељни одмор и време управљања возилом између ових одмора;

(ii) двонедељно ограничење времена управљања возилом;

(iii) надокнаду недељних одмора скраћених у складу са чланом 8. став 6;

(iv) коришћење тахографских листића и/или тахографа и картица возача и штампане исписе и/или организацију радног времена возача.”

*У члану 12. АЕТР-а после става 5. додају се ставови 6. до 8. који гласе:*

„6. а) Страна уговорница овлашћује своје надлежне органе да изрекну казну возачу за повреду овог споразума примећену на њеној територији, а за коју није већ изречена казна, чак и ако је та повреда учињена на територији друге стране уговорнице или државе која није страна уговорница;

б) Страна уговорница овлашћује своје надлежне органе да изрекну казну предузећу за повреду овог споразума примећену на њеној територији, а за коју није већ изречена казна, чак и ако је та повреда учињена на територији друге стране уговорнице или државе која није страна уговорница.

Изузетно, ако се примети повреда коју је учинило предузеће са седиштем у другој страни уговорници или држави која није страна уговорница, изрицање санкција мора бити у складу са поступком предвиђеним билатералним уговорима о друмском превозу између заинтересованих страна.

Стране уговорнице ће почев од 2011. године, размотрити могућност укидања изузетка из става 6. тачка б) на основу спремности свих страна уговорница.

7. Увек када страна уговорница покрене поступак или изрекне казну за одређену повреду, дужна је да возачу достави писмени доказ о томе.

8. Стране уговорнице старају се да постоји систем сразмерних казни, укључујући и новчане казне, за повреде овог споразума од стране предузећа или удружених пошиљалаца робе, шпедитера, главних уговарача, подуговарача, туроператора и агенција које запошљавају возаче.”

*После члана 12. додаје се нови члан 12. бис који гласи:*

**„Члан 12. бис (Модел стандардизованог обрасца)**

1. Како би се олакшала контрола на путу, биће уведени модели стандардизованих образаца, за коришћење по потреби, у Анексу овог споразума, који ће бити сходно допуњаван новим Додатком 3. Ови обрасци ће бити уведени или измењени и допуњени у складу са поступком дефинисаним у члану 22. тер.

2. Модели обрасца приказани у Додатку 3 нису ни на који начин обавезујући. Међутим, ако се користе, мора се поштовати дефинисани садржај, посебно у погледу нумерације, редоследа и наслова ставки.

3. Стране уговорнице могу да допуњавају ове податке додатним информацијама како би испуниле националне или регионалне захтеве. Ове додатне информације не смеју ни под каквим околностима да буду обавезне за превозе који потичу из других страна уговорница или трећих држава. Из тог разлога, они се појављују на обрасцу потпуно одвојено од података предвиђених за међународни саобраћај.

4. Ови обрасци се прихватају приликом контрола на путу на територији страна уговорница овог споразума.”

*После члана 13. додаје се нови члан 13. бис који гласи:*

**„Члан 13. бис (Прелазне одредбе)**

Одредбе наведене на крају члана 12. става 7. тачка а) и б) Анекса овог споразума примењују се три месеца од датума ступања на снагу овог амандмана.”

*После члана 22. бис додаје се нови члан 22. тер који гласи:*

**„Члан 22. тер (Поступак за измене и допуне Додатка 3)**

1. Додатак 3 Анекса овог споразума мења се и допуњава у складу са следећим поступком.

2. Сваки предлог да се у Додатак 3 уведу модели образаца у складу са чланом 12. бис овог споразума или да се измене или допуне постојећи обрасци подноси се на усвајање Радној групи за друмски транспорт Економске комисије за Европу. Предлог се сматра прихваћеним ако је усвојен већином гласова присутних страна уговорница, које гласају.

Секретаријат Економске комисије за Европу званично ће обавестити надлежне органе свих страна уговорница овог споразума о свим изменама и допунама усвојеним на овај начин и истовремено ће проследити ово обавештење генералном секретару уз копију одговарајућег текста.

3. Сваки модел обрасца усвојен на овај начин може да се користи три месеца након датума прослеђивања обавештења странама уговорницама овог споразума.”

**Други део**  
**Измене и допуне Анекса АЕТР-а**  
**(у складу са поступком предвиђеним у члану 21. став 8)**

**Члан 11.**

*Члан 11. став 2. Анекса АЕТР-а мења се и гласи:*

„2. а) Предузеће чува тахографске листиће и исписе, када год су ти исписи штампани ради поштовања члана 12. став 1, по хронолошком реду и у читљивом облику најмање годину дана након датума њиховог коришћења и, даје њихове копије заинтересованим возачима, који их затраже. Предузеће такође даје одговарајућим возачима, који то затраже, копије података преузетих са њихових картица возача као и одштампане исписе копија тих података. Ови тахографски листићи, штампани исписи и преузети подаци дају се на увид или уручују на захтев овлашћеног инспекцијског службеника.

б) Предузеће које користи возила у која је уграђен тахограф у складу са Додатком 1Б овог анекса и која се налазе у оквиру у области примене споразума:

(i) стара се о редовном преузимању свих података са тахографа и картице возача према прописима стране уговорнице, као и о чешћем преузимању релевантних података како би се обезбедило да сви подаци о предузетим активностима од стране предузећа или за њега буду преузети;

(ii) обезбеђује да сви преузети подаци како са тахографа тако и са картице возача буду сачувани током најмање 12 месеци након њиховог евидентирања и да на захтев овлашћеног инспекцијског службеника буду доступни, било непосредно или даљински, из просторија предузећа.

У сврху овог подстава, израз „преузети“ тумачиће се у складу са дефиницијом из Додатка 1Б, Поглавља I, тачке с).”

**Члан 12.**

*Члан 12. став 1. Анекса АЕТР-а*

– Само у француској верзији, други и трећи подставови мењају се и гласе:

„У случају оштећења тахографског листића или картице возача који у/на себи имају евидентиране податке, возач прилаже оштећени листић или картицу возача уз резервни тахографски листић или одговарајући листић који се користи у сврху замене.

Ако је картица возача оштећена, неисправна, изгубљена или украдена, возач у року од седам календарских дана подноси захтев за дупликатом надлежном органу стране уговорнице у којој има пребивалиште.”

– Само у енглеској верзији, други подстав мења се и гласи:

Израз „привремени“ замењује се изразом „одговарајући“.

*Члан 12. став 2. Анекса АЕТР-а мења се и гласи:*

„2. а) Возачи морају да користе тахографске листиће или картицу возача сваког дана током кога управљају возилом, од тренутка преузимања возила. Тахографски листић или картица возача не вади се из тахографа пре завршетка дневног радног времена осим ако је то посебно дозвољено. Тахографски листић или картица возача не смеју да се користе дуже од периода за који су предвиђени.

Ако се у возилу у које је уграђен тахограф у складу са Додатком 1Б налази више од једног возача, сваки се стара да своју картицу возача уметне у одговарајући читач на тахографу.

б) Ако, због удаљености од возила, возач није у стању да користи тахограф уграђен у возило, времена назначена у ставу 3, друга алинеја б), ц) и д) се:

(i) ако је у возило уграђен тахограф у складу са Додатком 1, уносе на тахографски листић ручно, аутоматски или другим средствима, читко и без прљања листића; или

(ii) ако је у возило уграђен тахограф у складу са Додатком 1Б, уносе на картицу возача коришћењем инсталације тахографа за ручни унос.

ц) Возачи мењају и допуњују тахографске листиће по потреби ако се у возилу налази више од једног возача, тако да се подаци наведени у ставу 3. друге алинеје б), ц) и д) евидентирају на тахографском листићу возача који управља возилом у том тренутку.

*Члан 12. став 7. тачке а) и б) Анекса АЕТП-а мењају се и гласе:*

„7. а) Ако возач управља возилом у које је уграђен тахограф у складу са Додатком 1, он мора бити у могућности да пружи на увид, увек када то контролни орган захтева:

(i) тахографске листиће за текућу недељу и листиће које је користио возач током претходних 15 календарских дана; и

(ii) картицу возача ако је поседује; и

(iii) све ручне уносе или штампане исписе који се односе на текућу недељу и претходних 15 календарских дана, у складу са захтевима овог споразума.

Од датума примене предвиђеног у члану 13. бис овог споразума, периоди наведени у (i) и (ii) обухватају текући дан и претходних 28 календарских дана.

б) Ако возач управља возилом у које је уграђен тахограф у складу са Додатком 1Б, он мора бити у могућности да пружи на увид, увек када то контролни орган захтева:

(i) своју картицу возача;

(ii) све ручне уносе или штампане исписе који се односе на текућу недељу и претходних 15 календарских дана, у складу са захтевима овог споразума;

(iii) тахографске листиће за исти период наведен у претходном подставу током кога је управљао возилом са уграђеним тахографом у складу са Додатком 1.

Од датума примене предвиђеног у члану 13. бис овог споразума, периоди наведени у (ii) обухватају текући дан и претходних 28 календарских дана.

### **Члан 13.**

*Члан 13. став 2. Анекса АЕТП-а мења се и гласи:*

„2. а) Док уређај није могуће користити или је неисправан, возач евидентира на тахографском листићу или листићима, или на одговарајућем листићу који се прилаже уз тахографски листић или картицу возача, на коме уписује податке којим се утврђује његов идентитет (име и презиме и број његове возачке дозволе или име и презиме и број његове картице возача), укључујући и потпис возача, све податке у вези са различитим временима које тахограф више не евидентира или не штампа на исправан начин.

б) Ако је картица возача оштећена, неисправна, изгубљена или украдена, или није у државини возача, тада возач:

(i) на почетку управљања возилом, штампа податке који се односе на возило којим управља, и уноси на том штампаном испису:

- податке којима се утврђује његов идентитет (име и презиме и број његове возачке дозволе или име и презиме и број његове картице возача), укључујући и његов потпис;

– времена наведена у члану 12. став 3. друга алинеја, тачке б), ц) и д);

(ii) по завршетку управљања возилом, штампа податке који се односе на времена која је евидентирао тахограф, евидентира време за друге послове, време расположивости и одмора која је користио од штампања исписа на почетку управљања возилом, ако нису евидентирана тахографом, и назначава на исправи податке којима се утврђује његов идентитет (име и презиме и број његове возачке дозволе или име и презиме и број његове картице возача), укључујући и његов потпис.”

### Трећи део

#### Измене и допуне података Анекса АЕТР-а

(у складу са поступком предвиђеним у члану 22)

#### Додатак 1

##### (Захтеви у погледу конструкције, испитивања, уградње и прегледа)

Само у руској верзији, поглавље III, Одељак Ц, став 4, тачка а) подтачка iii), прва алинеја замењује се следећим текстом:

„– време чекања, тј. период током кога су возачи обавезни да остану на дужности да би се евентуално одазвали на позив за отпочињање или наставак управљања возилом или обављање осталих активности,”

#### Додатак 2 (ОЗНАКА ОДОБРЕЊА И УВЕРЕЊА)

Додају се следеће државе списку који се налази у ставу 1. тачке I „Ознака одобрења”

Албанија	54
Јерменија	55
Црна Гора	56
Сан Марино	57
Монако	59

„Србија и Црна Гора 10” замењује се текстом:

Србија	10
--------	----

После додатка 2. Анекса АЕТР-а додаје се нови Додатак 3 који гласи:

#### „МОДЕЛ ОБРАЗАЦА

У складу са чланом 12. бис овог споразума, превозници могу да користе следеће моделе образаца како би поједноставили контроле на путу:

1. УВЕРЕЊЕ О АКТИВНОСТИМА користи се када је возач био на боловању или годишњем одмору или када је управљао возилом које је изузето из области примене АЕТР-а како је дефинисано у члану 2. овог споразума.

Упутство за коришћење (да се назначи, ако је могуће, на полеђини обрасца)

а) Сва поља на овом обрасцу морају да буду попуњена, пре почетка путовања, од стране превозника и возача на кога се то односи.

б) Текст на обрасцу се не сме мењати.

ц) Како би био пуноважан, образац мора да потпише и овлашћени представник превозника и сам возач. За превознике приватне предузетнике возач потписује једном у име превозника, а једном као возач. Само потписани оригинал је пуноважан.

д) Образац може да се штампа на меморандуму предузећа. Одељци 1 до 5 могу да буду унапред одштампани. Печат предузећа не може да замени потпис, али се може додати уз потпис.

е) Све додатне националне или регионалне информације морају бити наведене на полеђини обрасца.

ф) Ако се овај образац сачињава на неком другом језику осим енглеског или француског, наслов на националном језику мора да стоји испод енглеског и француског наслова, који се морају задржати. Наслови одељака у основном тексту обрасца морају се поновити на енглеском језику ако је оригинални документ сачињен на било ком другом језику (видети модел у прилогу).

2. (резервисано за друге могуће обрасце)..."

Додатак 3 Анекса АЕТР-а



ПОТВРДА О АКТИВНОСТИМА<sup>4</sup>  
(Уредба (ЕЗ) 561/2006 или АЕТР<sup>5</sup>)

Попуњава се у штампаном облику на латиничном писму и потписује пре почетка путовања. Чува се уз оригиналне тахографске листиће или штампане исписе када год је то потребно.

УНОС НЕТАЧНИХ ПОДАТАКА У ПОТВРДУ ПРЕДСТАВЉА ПРЕКРШАЈ

Део који попуњава предузеће

1. Назив предузећа
2. Улица, поштански број, град  
Држава
3. Број телефона (укључујући и међународни позивни број)
4. Број факса (укључујући и међународни позивни број)
5. Адреса електронске поште:

Ја, доле потписани:

6. Презиме и име
7. На радном месту у предузећу  
изјављујем да је возач:
8. Презиме и име
9. Датум рођења (дан/месец/година)
10. Број возачке дозволе или личне карте или пасоша
11. који је отпочео са радом у предузећу (дан, месец, година)  
за период
12. од (час/дан/месец/година):
13. до (час/дан/месец/година):
14.  био на боловању<sup>\*\*\*</sup>
15.  користио годишњи одмор<sup>\*\*\*</sup>
16.  одсуствовао са посла или користио слободне дане<sup>\*\*\*</sup>
17.  управљао возилом изузетим из области примене Уредбе (ЕЗ) 561/2006 или АЕТР-а<sup>\*\*\*</sup>
18.  обављао друге послове осим управљања возилом<sup>\*\*\*</sup>
19.  био расположив<sup>\*\*\*</sup>
20. Место:..... Датум:.....

Потпис

21. Ја, возач, потврђујем да нисам управљао возилом на које се примењује Уредба (ЕЗ) 561/2006 или АЕТР-а током претходно поменутог периода.

22. Место:..... Датум:.....

Потпис возача

<sup>4</sup> Овај формулар је доступан у електронском облику и облику подобном за штампање на следећој адреси:  
<http://www.unecce.org/trans/main/sc1/aetr.html>

<sup>5</sup> Европски споразум о раду посаде на возилима која обављају међународне друмске превозе.

<sup>\*\*\*</sup> Изабрати само једно поље

**Члан 3.**

О прихватању измена и допуна техничких прописа који су саставни део Европског споразума о раду посада на возилима која обављају међународне друмске превозе (АЕТР) и њиховој примени у Републици Србији одлучује Влада.

О објављивању техничких прописа из става 1. овог члана стара се министарство надлежно за послове саобраћаја.

**Члан 4.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије – Међународни уговори”.