

**Umowa Europejska dotyczaca pracy zalóg pojazdów wykonujacych  
miedzynarodowe przewozy drogowe AETR  
sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r.**

(Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1087)

Umawiajace sie Strony,  
pragnac popierac rozwój i usprawnienie miedzynarodowych przewozów drogowych  
pasazerów  
i ładunków,  
przekonane o potrzebie zwiekszenia bezpieczenstwa ruchu drogowego, uregulowania  
niektórych  
przepisów dotyczacych warunków zatrudnienia w miedzynarodowym transporcie drogowym  
zgodnie z zasadami Miedzynarodowej Organizacji Pracy oraz wspólnego ustalenia niektórych  
srodków dla zapewnienia przestrzegania takiego uregulowania,  
uzgodniły, co nastepuje:

Artykuł 1  
Okreslenia

W rozumieniu niniejszej umowy okreslenie:

- (a) "pojazd" oznacza kazdy pojazd samochodowy lub przyczepa; okreslenie to obejmuje zespól pojazdów;
  - (b) "pojazd samochodowy" oznacza kazdy pojazd drogowy napiedzany umieszczonym w nim silnikiem, zasilanym z własnego źródła energii, który słuzy normalnie do przewozu osób lub ładunków; okreslenie to nie obejmuje ciagników rolniczych;
  - (c) "przyczepa" oznacza kazdy pojazd przeznaczony do ciagnienia przez pojazd samochodowy; okreslenie to obejmuje naczepy;
  - (d) "naczepa" oznacza kazda przyczepa przeznaczona do sprzegania z pojazdem samochodowym w taki sposób, ze czesc naczepy spoczywa na pojezdzie samochodowym i ze znaczna czesc masy naczepy i jej ładunku obciaza pojazd samochodowy;
  - (e) "zespól pojazdów" oznacza sprzezone ze soba pojazdy, poruszajace sie po drodze jako calosc;
  - (f) "dopuszczalna masa całkowita" oznacza całkowita mase pojazdu wraz z ładunkiem, ustalona jako dopuszczalna przez właściwy organ kraju rejestracji pojazdu;
  - (g) "przewóz drogowy" oznacza kazde przemieszczenie pojazdu w stanie prózным lub ładownym po drogach otwartych do uzytku publicznego, przeznaczonego do przewozu pasazerów lub towarów;
  - (h) "miedzynarodowy przewóz drogowy" oznacza przewóz drogowy, w czasie którego nastepuje przekroczenie przynajmniej jednej granicy;
  - (i) "usługi regularne" oznacza usługi polegajace na przewozie osób z okreslona czestotliwoscia i po okreslonych trasach, z mozliwoscia wsiadania i wysiadania na ustalonych z góry przystankach. Przepisy regulujace te usługi lub zastepujace je dokumenty, zatwierdzone przez właściwe organy Umawiajacych sie Stron i opublikowane przez przewoznika przed ich zastosowaniem, okreslaja warunki przewozu, mianowicie czestotliwosc, rozkłady jazdy, taryfy i obowiazek przewozu w takim zakresie, w jakim te warunki nie sa ujęte w zadnych przepisach prawnych lub porzadkowych.
- Za usługi regularne uznaje sie również te usługi, które zapewniaja przewóz okreslonych kategorii osób, z wyłączeniem innych podrózných, w zakresie, w jakim sa swiadczone na

warunkach określonych w pierwszym akapicie niniejszej definicji, niezależnie od tego, kto je organizuje. Usługi tej kategorii, mianowicie zapewniające przewóz pracowników do miejsca pracy oraz z miejsca pracy do ich miejsca zamieszkania lub przewóz uczniów do szkół oraz ze szkół do ich miejsca zamieszkania, będą dalej określane jako "specjalne usługi regularne";

- (j) "kierowca" oznacza każdą osobę, otrzymującą wynagrodzenie lub nie, która kieruje pojazdem nawet w ciągu krótkiego okresu, oraz każdą osobę, która znajduje się w pojeździe, aby kierować nim w razie potrzeby;
- (k) "członek załogi" oznacza kierowcę lub każdą z niżej wymienionych osób, niezależnie od tego, czy osoba ta otrzymuje wynagrodzenie czy też nie:
  - (i) "konwojenta", tzn. każdą osobę towarzyszącą kierowcy, która pomaga mu w niektórych manewrach, i biorąc zwykle czynny udział w operacjach transportowych, chociaż nie będąc kierowcą w rozumieniu ustępu (j) niniejszego artykułu,
  - (ii) "konduktora", tzn. osobę towarzyszącą kierowcy pojazdu samochodowego przeznaczonego do przewozu pasażerów, odpowiedzialną w szczególności za sprzedaż i kontrolowanie biletów lub innych dokumentów upoważniających pasażerów do podróży tym pojazdem;
- (l) "tydzień" oznacza okres zawarty między godziną 00:00 w poniedziałek a godziną 24:00 w niedzielę;
- (m) "odpoczynek" oznacza każdy nieprzerwany okres obejmujący co najmniej jedną godzinę, podczas którego kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

## Artykuł 2

### Zakres stosowania

1. Niniejsza umowa stosuje się na terytorium każdej Umawiającej się Strony do każdego międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdem zarejestrowanym na terytorium tej

Umawiającej się Strony lub na terytorium każdej innej Umawiającej się Strony.

### 2. Jednakże:

- (a) jeżeli podczas międzynarodowego przewozu drogowego jeden lub więcej członków załogi nie opuszcza terytorium państwowego, na którym jest normalnie zatrudniony, Umawiająca się Strona, której podlega ten obszar, może nie stosować w stosunku do niego lub do nich postanowień niniejszej umowy;
- (b) o ile Umawiająca się Strona, którego terytorium jest wykorzystywane, nie uzgodni inaczej, niniejsza umowa nie ma zastosowania do międzynarodowych przewozów drogowych, wykonywanych przez:
  1. Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów, których dopuszczalna masa całkowita, łącznie z przyczepami lub naczepami, nie przekracza 3,5 tony;
  2. Pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów, które ze względu na typ konstrukcyjny i wyposażenie nadają się do przewozu najwyżej dziewięciu osób łącznie z kierowcą i są do tego celu przeznaczone;
  3. Pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów w usługach regularnych, których droga przebiegu nie przekracza 50 kilometrów;
  4. Pojazdy, których maksymalna prędkość dopuszczalna nie przekracza 30 kilometrów na godzinę;
  5. Pojazdy przeznaczone dla lub podlegające kontroli sił zbrojnych, służb obrony cywilnej, pożarniczych i sił odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
  6. Pojazdy przeznaczone dla usług kanalizacyjnych, ochrony przeciwpowodziowej, wodociagowych, gazowniczych i energetycznych, zarządów dróg, usług oczyszczania, telegraficznych, przewozu artykułów pocztowych, transmisji radiowej,

usług telewizyjnych oraz związanych z wykrywaniem nadajników lub odbiorników radiowych lub telewizyjnych;

7. Pojazdy używane w stanach nadzwyczajnych lub przeznaczone do zadań ratownictwa;
8. Wspecjalizowane pojazdy przeznaczone do zadań medycznych;
9. Pojazdy przewożące wyposażenie cyrkowe i wesołych miasteczek;
10. Wspecjalizowane pojazdy pomocy technicznej;
11. Pojazdy przechodzące próby drogowe w celach ulepszeń technicznych, naprawczych lub utrzymania oraz pojazdy nowe bądź przebudowane, które jeszcze nie weszły do ruchu;
12. Pojazdy używane do niehandlowych przewozów dóbr w celach prywatnych;
13. Pojazdy używane do odbioru mleka w gospodarstwach rolnych lub odwożące do tych gospodarstw pojemniki na mleko bądź produkty mleczne przeznaczone do karmienia bydła.

#### Artykuł 3

Zastosowanie niektórych postanowień umowy do przewozów drogowych wykonywanych przez

pojazdy zarejestrowane na terytorium państw nie będących stronami niniejszej umowy

1. Każda Umawiająca się Strona będzie stosować na swym terytorium do międzynarodowego drogowego wykonywanego jakimkolwiek pojazdem zarejestrowanym na terytorium państwa nie będącego

strona niniejszej umowy postanowienia nie mniej wymagające niż te, które określone są w artykułach 5, 6,

7, 8, 9 i 10 niniejszej umowy.

2. Każda Umawiająca się Strona, w przypadku pojazdu zarejestrowanego w państwie, które nie jest

strona niniejszej umowy, będzie mogła zamiast przyrzędu kontrolnego, odpowiadającego specyfikacjom załącznika do niniejszej umowy, zadac tylko dziennych wykresówek wypełnianych ręcznie przez kierowcę.

#### Artykuł 4

##### Zasady ogólne

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

w pojazdach, zarejestrowanych w innym Umawiającym się lub nie umawiającym się Państwie.

#### Artykuł 5

##### Załogi

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

(a) dla pojazdów, łącznie, gdy taki przypadek ma miejsce, z przyczepami lub naczepami, o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej lub równej 7,5 t, na ukończone 18 lat;

(b) dla innych pojazdów, na:

– 21 ukończonych lat, lub

– 18 ukończonych lat, pod warunkiem że zainteresowany posiada świadectwo kwalifikacji zawodowych uznane przez jedną z Umawiających się Stron, stwierdzające ukończenie szkolenia dla kierowców towarowych przewozów

drogowych. Umawiające się Strony będą się wzajemnie informować o minimalnym krajowym poziomie szkolenia obowiązującym w ich państwie i innych stosowanych warunkach, dotyczących kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy towarów, zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy.

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

Kierowcy wykonujący przewozy pasażerów na trasach w promieniu powyżej 50 kilometrów od miejsca

normalnej bazy pojazdów muszą również spełniać jeden z następujących warunków:

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

Artykuł 6

Okresy prowadzenia

1. Całkowity okres prowadzenia pomiędzy każdymi dwoma okresami dziennego odpoczynku lub między

okresem dziennego i tygodniowego odpoczynku, zwany dalej "dziennym okresem prowadzenia", nie może

przekroczyć dziewięciu godzin. Może być przedłużony dwukrotnie w każdym tygodniu do

dziesięciu

godzin.

Kierowca musi, po nie więcej niż sześciu dziennych okresach prowadzenia, wziąć tygodniowy okres

odpoczynku, określony w artykule 8 ustęp 3.

Tygodniowy okres odpoczynku może być odroczony do końca szóstego dnia, jeśli łączny czas prowadzenia w ciągu sześciu dni nie przekracza wielkości maksymalnej, odpowiadającej

sześciu

dziennym okresom prowadzenia.

W przypadku międzynarodowego przewozu pasażerów, innego niż usługi regularne, terminy "szóstego"

i "szóstego" w akapicie drugim i trzecim będą zastąpione odpowiednio przez "dwunastu" i "dwunastego".

2. Całkowity okres prowadzenia w każdym okresie dwutygodniowym nie może przekroczyć

dziewięćdziesięciu godzin.

Artykuł 7

Przerwy

1. Po czteroipółgodzinnym okresie prowadzenia kierowcy przysługuje co najmniej 45-minutowa przerwa,

chyba że zaczyna on okres odpoczynku.

2. Przerwa taka może być zastąpiona przerwami trwającymi co najmniej piętnaście minut, rozłożonymi na

okres prowadzenia lub bezpośrednio po tym okresie w sposób zgodny z postanowieniami ustępu 1.

3. Podczas tych przerw kierowca nie może wykonywać innej pracy. Dla celów niniejszego

artykułu, czas  
oczekiwania i czas nie poświęcony prowadzeniu, spędzony w pojeździe będącym w ruchu, na  
promie lub  
w pociągu nie będzie traktowany jako "inna praca".

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

#### Artykuł 8

##### Czas odpoczynku

1. W każdym dwudziestoczerogodzinnym okresie kierowca korzysta z dziennego okresu  
odpoczynku  
wynoszącego co najmniej jedenastcie kolejnych godzin, który to okres może być skrócony do  
minimum  
dziewięciu kolejnych godzin, nie częściej niż trzy razy w każdym tygodniu, pod warunkiem  
że przed  
upływem następnego tygodnia otrzyma równoważny okres odpoczynku, stanowiący  
rekompensatę.

W dni, kiedy odpoczynek nie jest skrócony zgodnie z pierwszym akapitem, może być  
wykorzystany  
w dwóch lub trzech oddzielnych okresach w ciągu dwudziestu czterech godzin, z których  
jeden musi trwać  
przynajmniej osiem kolejnych godzin. W tym przypadku minimalna długość odpoczynku jest  
zwiększona  
do dwunastu godzin.

2. W każdym trzydziestogodzinnym okresie, gdy pojazd jest prowadzony co najmniej przez  
dwóch  
kierowców, każdy kierowca jest uprawniony do okresu odpoczynku trwającego nie mniej niż  
osiem  
kolejnych godzin.

3. W trakcie każdego tygodnia jeden z okresów odpoczynku, o którym mowa w ustępach 1 i  
2, przedłuża  
się, jako odpoczynek tygodniowy, do ogólnej liczby czterdziestu pięciu kolejnych godzin.  
Taki okres  
odpoczynku może być skrócony do minimum trzydziestu sześciu kolejnych godzin, jeśli  
będzie on  
odbierany w miejscu normalnej bazy pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy, albo do  
minimum  
dwudziestu czterech kolejnych godzin, jeśli jest odbierany gdzie indziej. Każde skrócenie  
będzie  
rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku odbieranym łącznie przed upływem  
trzeciego  
tygodnia, następującego po tygodniu, o którym mowa.

4. Tygodniowy okres odpoczynku, rozpoczynający się w jednym tygodniu i kontynuowany w  
następnym  
tygodniu, może być dołączony do któregośkolwiek z tych tygodni.

5. W przypadku przewozu pasażerów, do którego ma zastosowanie artykuł 6 ustęp 1 akapit  
czwarty,  
tygodniowy okres odpoczynku można przenieść do tygodnia następującego po tygodniu, za  
który ten  
odpoczynek przysługuje, i można go dołączyć do tygodniowego odpoczynku za ten drugi

tydzien.

6. Każdy odpoczynek, stanowiący rekompensatę za skrócenie dziennego i/lub tygodniowego okresu odpoczynku, musi być dołączony do innego odpoczynku co najmniej osmiodzinnego i będzie udzielony na zadanie kierowcy, w miejscu parkowania pojazdu lub w miejscu zamieszkania kierowcy.
7. Dzienny okres odpoczynku może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli jest on wyposażony w miejsce do spania i znajduje się na postoju.
8. Niezależnie od postanowień ustępu 1, jeżeli kierowca wykonujący przewozy towarów lub pasażerów towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, dzienny okres odpoczynku może zostać

przerwany nie więcej niż jeden raz, jeżeli są spełnione następujące warunki:

- musi istnieć możliwość spędzenia tej części dziennego okresu odpoczynku, która jest wykorzystywana, na ladzie przed lub po części dziennego okresu odpoczynku odebranej na promie lub w pociągu,
- okres między dwiema częściami dziennego okresu odpoczynku musi być jak najkrótszy i w żadnym razie nie może przekroczyć jednej godziny przed wejściem na pokład lub zejściem z pokładu, przy czym formalności celne są włączone do operacji wejścia lub zejścia z pokładu,
- podczas dwóch części okresu odpoczynku kierowca musi mieć możliwość korzystania z łóżka lub miejsca do spania.

Przerwany w taki sposób dzienny okres odpoczynku przedłuża się o dwie godziny.

Artykuł 9

Wyjątki

- Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu na drodze oraz w celu umożliwienia kierowcy dojazdu do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszej umowy w zakresie niezbędnym dla zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub jego ładunku. Kierowca musi podać rodzaj i powód odstąpienia od rejestracji w wykresówce przyrzadu kontrolnego lub w swojej karcie

Artykuł 10

Przyrząd kontrolny

1. Umawiające się Strony zarządza instalowanie i używanie w pojazdach zarejestrowanych na ich terytorium przyrzadu kontrolnego, zgodnie z następującymi wymaganiami:
- (a) Przyrząd kontrolny powinien, jeśli chodzi o konstrukcję, instalację, działanie i kontrolę, odpowiadać wymaganiom niniejszej umowy i załącznika, który stanowi integralną część tej umowy.
  - (b) Uznaje się, że przyrząd kontrolny, który w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli odpowiada Rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 r., spełnia wymagania niniejszego artykułu.
  - (c) Jeżeli normalne i właściwe użytkowanie przyrzadu kontrolnego zainstalowanego w pojeździe nie jest możliwe, każdy członek załogi wpisze do swojej wykresówki\*), stosując odpowiednie oznaczenie graficzne, informacje dotyczące okresów jego pracy zawodowej i okresów odpoczynku.

(d) Jeżeli członkowie załogi nie są w stanie skorzystać z przyrządu, ponieważ są oddaleni od pojazdu, zamieszcza ręcznie na wykresówce, stosując odpowiednie oznaczenia graficzne, różne okresy odpowiadające ich czynnościom zawodowym wykonywanym w czasie znajdowania się poza pojazdem.

(e) Członkowie załogi muszą zawsze mieć ze sobą i być w stanie przedstawić do kontroli wykresówki za bieżący tydzień i za ostatni dzień poprzedniego tygodnia, w którym prowadzili pojazd.

(f) Członkowie załogi muszą zapewnić prawidłowe włączenie i obsługę przyrządu kontrolnego, a w wypadku awarii jak najszybszą jego naprawę.

2. Pracodawca wydaje kierowcom wystarczającą ilość wykresówek, mając na uwadze indywidualny

charakter tych wykresówek, długość okresu pracy i obowiązek ewentualnego zastąpienia wykresówek

uszkodzonych lub zabranych przez upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Pracodawca

wydaje kierowcom tylko wykresówki zgodne z zatwierdzonym typem, które mogą być używane

w przyrządzie zainstalowanym w pojeździe.

3. Przedsiębiorstwa będą przechowywać wykresówki, wypełnione zgodnie z postanowieniami zawartymi

w punktach (b), (c) i (d) ustępu 1 niniejszego artykułu, co najmniej przez okres 12 miesięcy od daty

ostatniej rejestracji i powinny przedstawić je na zapytanie funkcjonariuszy służb kontrolnych.

Artykuł 11

Nadzór ze strony przedsiębiorstwa

1. Przedsiębiorstwo powinno organizować przewozy drogowe w taki sposób, aby członkowie załogi mogli

przestrzegać postanowień niniejszej umowy.

2. Przedsiębiorstwo powinno regularnie kontrolować okresy prowadzenia pojazdu, czas trwania innej

pracy oraz okresy odpoczynku, posługując się wszystkimi dokumentami, będącymi w jego dyspozycji,

takimi jak indywidualna książeczka kontrolna. W przypadku stwierdzenia naruszenia postanowień niniejszej

umowy przedsiębiorstwo powinno bezzwłocznie je usunąć oraz podjąć kroki w celu wyeliminowania ich

w przyszłości, na przykład w drodze zmiany godzin pracy oraz tras przejazdu.

3. Wynagradzanie kierowców za przebytą długość drogi i/lub ilość przewiezionych towarów, nawet

w formie premii lub dodatku do wynagrodzenia, jest zabronione, chyba że wypłaty tego rodzaju nie

pogorszą bezpieczeństwa na drogach.

\* Tarcza rejestrująca w postaci wykresu wskazania przyrządu kontrolnego.

Artykuł 12

Środki zapewniające stosowanie umowy

1. Każda Umawiająca się Strona podejmie właściwe środki, zapewniające przestrzeganie postanowień

niniejszej umowy, zwłaszcza poprzez odpowiedni poziom kontroli drogowych i kontroli przeprowadzonych

w siedzibie przedsiębiorstwa. Kompetentne organy administracyjne Umawiających się Stron

- beda sie  
nawzajem informowały o ogólnych srodkach, podjętych w tym celu.
2. Umawiajace sie Strony udzielaja sobie nawzajem pomocy przy stosowaniu i kontroli stosowania niniejszej umowy.
3. W ramach tej wzajemnej pomocy kompetentne organy Umawiajacych sie Stron regularnie przekazuja sobie wzajemnie wszelkie dostepne informacje, dotyczace:
- naruszen niniejszej umowy przez cudzoziemców i wszelkich kar nałożonych za te naruszenia;
  - kar nałożonych przez jedna z Umawiajacych sie Stron na swych obywateli za takie naruszenia, popełnione na terytorium Umawiajacej sie Strony.
- W przypadku powaznych naruszen informacja taka powinna zawierac również dane o zastosowanych karach.
4. Jezeli wyniki kontroli drogowej wobec kierowcy pojazdu zarejestrowanego na terytorium innej Umawiajacej sie Strony daja podstawe sadzic, ze miały miejsce naruszenia, których podczas kontroli nie mozna wykryc z powodu braku niezbędnych danych, kompetentne organy zainteresowanych Umawiajacych sie Stron udzielaja sobie wzajemnie pomocy dla wyjasnienia sytuacji. W przypadku kontroli przeprowadzonej, z tym samym rezultatem, przez właściwa Umawiajaca sie Strone na terenie przedsiębiorstwa, inna zainteresowana Strona powinna zostac powiadomiona o jej wynikach.
- Artykuł 13  
(zdezaktualizowany)  
Artykuł 14  
Postanowienia koncowe
1. Niniejsza umowa bedzie otwarta do podpisu do dnia 31 marca 1971 r., a po upływie tego terminu bedzie otwarta do przystapienia przez panstwa bedace członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej oraz panstwa dopuszczone do tej Komisji z głosem doradczym, zgodnie z ustępem 8 aktu okreslajacego kompetencje tej Komisji.
2. Niniejsza umowa podlega ratyfikacji.
3. Dokumenty ratyfikacji lub przystapienia powinny byc złożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.
4. Niniejsza umowa wejdzie w zycie sto osiemdziesiątego dnia po dniu złożenia ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystapienia.
5. W stosunku do kazdego panstwa, które ratyfikuje lub przystapi do niniejszej umowy po złożeniu ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystapienia wymienionego w ustępie 4 niniejszego artykułu, umowa wejdzie w zycie sto osiemdziesiątego dnia po złożeniu przez to panstwo dokumentu ratyfikacji lub przystapienia.
- Artykuł 15



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

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

Artykuł 16

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

Artykuł 17

1. Każde państwo podczas podpisywania niniejszej umowy lub składania dokumentu ratyfikacji bądź przystąpienia albo w dowolnym czasie późniejszym może oświadczyć w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, że obowiązywanie niniejszej umowy

rozciąga na wszystkie lub niektóre terytoria, za których stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne. Niniejsza umowa będzie stosowana na terytorium lub terytoriach wymienionych

w notyfikacji po upływie stu osiemdziesięciu dni od daty otrzymania notyfikacji przez Sekretarza

Generalnego lub, jeżeli w tym dniu umowa nie weszła jeszcze w życie, od daty jej wejścia w życie.

2. Każde państwo, które złożyło oświadczenie zgodnie z poprzednim ustępem o stosowaniu niniejszej umowy na terytorium, za którego stosunki międzynarodowe jest ono odpowiedzialne, może wypowiedzieć

te umowy oddzielnie w stosunku do tego terytorium zgodnie z postanowieniami artykułu 15 niniejszej umowy.

Artykuł 18

1. Każdy spór między dwiema lub wieloma Umawiającymi się Stronami dotyczący interpretacji lub stosowania niniejszej umowy powinien być w miarę możliwości rozstrzygany w drodze negocjacji między nimi.

2. Każdy spór, który nie został rozstrzygnięty w drodze negocjacji, powinien być poddany zadaniu którejkolwiek z Umawiających się Stron będących w sporze oraz stosownie do tego powinien być

przekazany jednemu lub kilku arbitrom wybranym w drodze porozumienia między stronami będącymi w sporze. Jeżeli w ciągu trzech miesięcy od daty zezadania arbitrazu strony będące w sporze nie osiągną

porozumienia co do wyboru arbitra lub arbitrów, każda z tych stron może zwrócić się do Sekretarza

Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie

przekazany do rozstrzygnięcia.

3. Rozstrzygnięcie arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z poprzednim ustępem jest wiążące dla Umawiających się Stron będących w sporze.

#### Artykuł 19

1. Każde państwo w czasie podpisywania, ratyfikacji lub przystąpienia do niniejszej umowy może oświadczyć, że nie czuje się związane postanowieniem artykułu 18 ustępy 2 i 3 niniejszej umowy. Inne

Umawiające się Strony nie będą związane wymienionymi ustępami w stosunku do każdej Umawiającej się Strony, która wniosła takie zastrzeżenie.

2. Jeżeli w czasie składania dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia jakiegokolwiek państwo zastrzeżenie inne niż przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaze to zastrzeżenie państwom, które wcześniej złożyły dokumenty ratyfikacji lub przystąpienia i nie dokonały jeszcze wypowiedzenia niniejszej umowy. Zastrzeżenie będzie

uwazane za przyjęte, jeżeli żadne z wymienionych państw w ciągu sześciu miesięcy po takim zawiadomieniu nie sprzeciwi się przyjęciu tego zastrzeżenia. W innym przypadku zastrzeżenie nie będzie

przyjęte, a jeżeli państwo, które złożyło to zastrzeżenie, nie wycofa go, złożenie przez to państwo dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia będzie bezskuteczne. Przy stosowaniu postanowienia niniejszego ustępu sprzeciw państw, których przystąpienie lub ratyfikacja z mocy niniejszego ustępu są bezskuteczne na skutek wniesionych przez nie zastrzeżeń, będą nieważne.

3. Każda Umawiająca się Strona, której zastrzeżenie zostało przyjęte w protokole podpisania niniejszej umowy lub która wniosła zastrzeżenie stosownie do ustępu 1 niniejszego artykułu albo złożyła zastrzeżenie, które zostało przyjęte stosownie do ustępu 2 niniejszego artykułu, może w każdym czasie wycofać takie zastrzeżenie w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego.

#### Artykuł 20

1. Po upływie trzech lat od wejścia w życie niniejszej umowy każda Umawiająca się Strona w drodze notyfikacji skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych może zadecydować

zwołania konferencji w celu rewizji niniejszej umowy. Sekretarz Generalny notyfikuje wszystkim

Umawiającym się Stronom to zadanie i zwołuje konferencję rewizyjną, jeżeli nie mniej niż jedna trzecia

Umawiających się Stron wyrazi zgodę na to zadanie w ciągu czterech miesięcy od daty notyfikacji

dokonanej przez Sekretarza Generalnego.

2. Jeżeli konferencja została zwołana zgodnie z postanowieniem poprzedniego ustępu, Sekretarz

Generalny zawiadomi o tym wszystkie Umawiające się Strony oraz zaprosi je do składania w

ciagu trzech  
miesiacy takich propozycji, których rozpatrzenia na konferencji one sobie zycza. Sekretarz  
Generalny  
rozsyła wszystkim Umawiajacym sie Stronom projekt porzadku dziennego konferencji wraz z  
tekstem

takich propozycji nie później niz na trzy miesiace przed data zwołania konferencji.

3. Sekretarz Generalny zaprasza na kazda konferencje zwołana zgodnie z niniejszym  
artykułem wszystkie  
panstwa wymienione w artykule 14 ustep 1 niniejszej umowy.

#### Artykuł 21

1. Kazda Umawiajaca sie Strona moze zaproponowac jedna lub wiecej zmian do niniejszej  
umowy. Tekst

kazdej zaproponowanej zmiany powinien byc przekazany Sekretarzowi Generalnemu  
Organizacji

Narodów Zjednoczonych, który przekazuje go wszystkim Umawiajacym sie Stronom oraz  
informuje o tym

wszystkie inne panstwa wymienione w artykule 14 ustep 1 niniejszej umowy.

2. W ciagu szesciu miesiacy od dnia, w którym zaproponowana zmiana została przekazana  
przez

Sekretarza Generalnego, kazda Umawiajaca sie Strona moze zawiadomic Sekretarza  
Generalnego, ze:

(a) ma zastrzezenia do zaproponowanej zmiany lub

(b) chociaz zamierza przyjac propozycje, to niezbedne warunki do przyjecia takiej zmiany nie  
zostały jeszcze spełnione w jej panstwie.

3. Jezeli Umawiajaca sie Strona przekazuje Sekretarzowi Generalnemu zawiadomienie, które  
zostało

przewidziane w ustepie 2 (b) niniejszego artykułu, to moze ona, do czasu zawiadomienia  
Sekretarza

Generalnego o swej zgodzie na zaproponowana zmiane, zgłosic zastrzezenie do  
zaproponowanej zmiany

w ciagu dziewieciu miesiacy nastepujacych po upływie szesciu miesiacy przewidzianych dla  
tego

zawiadomienia.

4. Jezeli zastrzezenie do proponowanej zmiany zostało dokonane zgodnie z warunkami  
przewidzianymi

w ustepach 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana bedzie uwazana za nieprzyjeta i nie uzyska  
mocy

obowiazujacej.

5. Jezeli zadne zastrzezenie do zaproponowanej zmiany nie zostanie złożone zgodnie z  
postanowieniami

ustępów 2 i 3 niniejszego artykułu, to zmiana bedzie uwazana za przyjeta, poczynajac od  
nizej określonej

daty:

(a) jezeli zadna Umawiajaca sie Strona nie przekazała zawiadomienia Sekretarzowi  
Generalnemu zgodnie z ustepem 2 (b) niniejszego artykułu: z upływem okresu szesciu  
miesiacy wymienionego w ustepie 2 niniejszego artykułu;

(b) jezeli którakolwiek Umawiajaca sie Strona przekazała zawiadomienie Sekretarzowi  
Generalnemu zgodnie z ustepem 2 (b) niniejszego artykułu: według wczesniejszej  
z nastepujacych dwóch dat:

– daty, w której wszystkie Umawiajace sie Strony, które przesłały takie

zawiadomienia, zawiadomiły Sekretarza Generalnego o swej zgodzie na propozycje pod warunkiem, ze wszystkie te notyfikacje były dokonane przed upływem okresu szesciu miesiecy wymienionego w ustępie 2 niniejszego artykułu, to date bedzie stanowic data upływu wymienionego okresu szesciu miesiecy;

– daty upływu okresu dziewieciu miesiecy wymienionego w ustępie 3 niniejszego artykułu.

6. Kazda zmiana uwazana za przyjeta wchodzi w zycie po upływie trzech miesiecy od daty, w której została uznana za przyjeta.

7. Sekretarz Generalny zawiadamia mozliwie jak najszybciej wszystkie Umawiajace sie Strony, czy zastrzezenie do zaproponowanej zmiany zostało dokonane zgodnie z ustępem 2 (a) niniejszego artykułu

oraz czy jedna lub wiecej Umawiajacych sie Stron przekazały mu zawiadomienia zgodnie z ustępem 2 (b) niniejszego artykułu. Jezeli takie zawiadomienie zostało przekazane przez jedna lub wiecej Umawiajacych

sie Stron, Sekretarz Generalny zawiadamia następnie wszystkie Umawiajace sie Strony, czy Umawiajaca

sie Strona lub Strony, które przekazały takie zawiadomienie, zgłaszaja sprzeciw lub przyjmuja

zaproponowana zmianę.

8. Niezależnie od procedury zmian przewidzianej w ustępach od 1 do 6 niniejszego artykułu, niniejszej umowy moze byc zmieniony w drodze porozumienia między właściwymi organami wszystkich

Umawiajacych sie Stron; jezeli właściwy organ Umawiajacej sie Strony stwierdził, ze zgodnie

z ustawodawstwem krajowym jego zgoda jest uzależniona od specjalnego zezwolenia lub aprobaty

organu ustawodawczego, to zgoda właściwego organu tej Umawiajacej sie Strony dotyczaca zmiany

załącznika nie bedzie uwazana za udzielona, dopóki wymieniony organ nie zawiadomi Sekretarza

Generalnego o tym, ze niezbędne zezwolenie lub aprobata zostały uzyskane. Umowa między właściwymi

organami powinna ustalic date wejścia w zycie zmienionego załącznika oraz moze przewidywac, ze

w okresie przejściowym stary załącznik pozostanie w mocy w całości lub w czesci równocześnie ze

zmienionym załącznikiem.

Artykuł 22

1. Suplementy 1 i 2 do załącznika do niniejszej umowy moga byc modyfikowane za pomoca procedury

określonej w niniejszym artykule.

2. Na prosbe jednej z Umawiajacych sie Stron kazda poprawka, zaproponowana do suplementów 1 i 2 do

załącznika do niniejszej umowy, bedzie rozpatrywana przez Główna Grupę Robocza Transportu

Drogowego Komisji Gospodarczej dla Europy.

3. Jeżeli poprawka zostanie przyjęta przez większość członków obecnych i głosujących oraz gdy ta większość stanowi również większość obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz

Generalny powiadomi o poprawce kompetentne organy administracyjne wszystkich Umawiających się Stron, w celu jej przyjęcia.

4. Poprawka będzie przyjęta, jeżeli w terminie sześciu miesięcy od daty powiadomienia mniej niż jedna trzecia kompetentnych organów administracyjnych Umawiających się Stron przekaze Sekretarzowi

Generalnemu notyfikację w sprawie sprzeciwu wobec poprawki.

5. Sekretarz Generalny poda do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przyjętą poprawkę, która wejdzie w życie trzy miesiące po dacie tej notyfikacji.

Artykuł 23

W uzupełnieniu do notyfikacji, o których mowa w artykułach 20 i 21 niniejszej umowy, Sekretarz

Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zawiadomi państwa, o których mowa w ustępie 1 artykułu

14 niniejszej umowy, o:

(a) ratyfikacjach i przystąpieniach, na podstawie artykułu 14 niniejszej umowy;

(b) datach wejścia w życie niniejszej umowy, zgodnie z artykułem 14;

(c) wypowiedzeniach, na podstawie artykułu 15 niniejszej umowy;

(d) wygasnięciu niniejszej umowy, zgodnie z artykułem 16;

(e) notyfikacjach otrzymanych na podstawie artykułu 17 niniejszej umowy;

(f) oświadczeniach i notyfikacjach otrzymanych na podstawie artykułu 19 niniejszej umowy;

(g) wejściu w życie każdej zmiany, zgodnie z artykułem 21 niniejszej umowy.

Artykuł 24

Protokół podpisania niniejszej umowy ma tę samą moc, ważność i czas obowiązywania jak sama umowa,

za której część integralna jest uważany.

Artykuł 25

Po dniu 31 marca 1971 r. oryginał niniejszej umowy zostanie złożony do depozytu Sekretarzowi

Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, który przekaze jej kopie należycie uwierzytelnione

kazdemu z państw wymienionych w artykule 14 ustęp 1 niniejszej umowy.

Na dowód czego niżej podpisani, będąc do tego należycie upoważnieni, podpisali niniejszą umowę.

Sporządzono w Genewie dnia pierwszego lipca tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym

egzemplarzu, w językach angielskim i francuskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne.

ZAŁĄCZNIK

PRZYRZĄD KONTROLNY  
POSTANOWIENIA OGÓLNE

I. Zatwierdzenie typu

Artykuł 1

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

#### Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona zatwierdza typ każdego przyrządu kontrolnego lub wykresówki, jeżeli odpowiadają przepisom suplementu 1 do tego załącznika i jeżeli Umawiająca się Strona jest w stanie nadzorować zgodność produkcji z zatwierdzonym typem przyrządu. Wszelkie modyfikacje lub uzupełnienia do zatwierzonego typu muszą otrzymać dodatkowe zatwierdzenie od tej Umawiającej się Strony, która pierwotnie zatwierdziła typ przyrządu.

#### Artykuł 3

Umawiające się Strony wydadzą ubiegającemu się znak zatwierdzenia typu zgodny z wzorem zamieszczonym w suplementie 2 dla każdego typu przyrządu kontrolnego lub wykresówki, które zostały zatwierdzone stosownie do artykułu 2.

#### Artykuł 4

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

#### Artykuł 5

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

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

3. Jeżeli Umawiająca się Strona, która zatwierdziła typ, zostanie zawiadomiona przez inną Umawiającą się Stronę o zaistnieniu jednego z przypadków, o których mowa w ustępach 1 i 2, również

powinna  
podjac, w porozumieniu ze Strona zawiadamiajaca, kroki przewidziane w tych ustepach, z  
zastrzezeniem  
ustepu 5.

4. Umawiajaca sie Strona, która stwierdziła, ze miał miejsce jeden z przypadków,  
wymienionych w ustepie  
2, moze zabronic, do czasu nowego powiadomienia, wprowadzania do obrotu lub  
uzytkowania  
przyrzadzów kontrolnych lub wykresówek. To samo stosuje sie w przypadkach wymienionych  
w ustepie 1  
w odniesieniu do przyrzadzów kontrolnych lub wykresówek, które zostały zwolnione z  
uwierzytelnienia  
pierwotnego, jezeli producent, po ostrzezeniu, nie doprowadzi do ich zgodnosci z  
zatwierdzonym typem  
lub z wymaganiami niniejszego załącznika.

W kazdym wypadku właściwe organy Umawiajacych sie Stron powiadamiaja sie wzajemnie,  
w okresie  
jednego miesiaca, o cofnieciu zatwierdzenia typu i innych krokach podjetych zgodnie z  
ustepami 1, 2 i 3  
oraz o powodach uzasadniajacych te kroki.

5. Jezeli Umawiajaca sie Strona, która zatwierdziła typ, kwestionuje zaistnienie jakiegos  
przypadku  
wyszczególnionego w ustepach 1 lub 2, o których została powiadomiona, zainteresowane  
Umawiajace sie  
Strony beda dazyły do rozstrzygnięcia spornej kwestii.

#### Artykuł 6

1. Ubiegajacy sie o zatwierdzenie typu dla wykresówki musi okreslic w swoim wniosku typ  
lub typy  
przyrzadu kontrolnego, na których dana wykresówka ma byc uzywana, oraz musi dostarczyc,  
w celu  
przeprowadzenia badan tej wykresówki, odpowiedni przyrzad właściwego typu lub typów.

2. Właściwe organy kazdej Umawiajacej sie Strony okreslaja w decyzji o zatwierdzeniu typu  
wzór  
wykresówki, typ lub typy przyrzadu kontrolnego, w którym ta wykresówka moze byc  
uzywana.

#### Artykuł 7

adna Umawiajaca sie Strona nie moze odmówic zarejestrowania badz zabronic  
wprowadzenia do ruchu  
lub uzywania pojazdów, wyposazonych w przyrzad kontrolny, z powodów zwiazanych z  
takim  
wyposazeniem, jezeli przyrzad posiada znak zatwierdzenia typu, o którym mowa w artykule  
3, i tabliczke  
pomiarowa, o której mowa w artykule 9.

#### Artykuł 8

Kazda decyzja, dotyczaca odmowy lub cofniecia zatwierdzenia typu przyrzadu kontrolnego  
lub  
wykresówki, podjeta na podstawie niniejszego załącznika, musi byc szczegółowo  
umotywowana. O takiej  
decyzji nalezy powiadomic Strone zainteresowana, ze wskazaniem srodków odwoławczych,  
zgodnie

z ustawodawstwem obowiązującym w Umawiających się Stronach, oraz terminów, w których  
można  
wnieść odwołanie.

## II. Instalacja i kontrola

### Artykuł 9

1. Do wykonywania czynności instalacji i naprawy przyrządu kontrolnego uprawnieni są wyłącznie instalatorzy lub warsztaty upoważnione przez właściwe organy Umawiających się Stron, po zasięgnięciu, o ile uznają to za stosowne, opinii producentów danego typu przyrządu.
2. Uprawniony instalator lub warsztat umieszcza specjalną cechę na zakładanych przez siebie zabezpieczeniach. Właściwe organy każdej Umawiającej się Strony prowadzi rejestr używanych cech.
3. Właściwe organy Umawiających się Stron przekazują sobie wzajemnie informacje na temat listy upoważnionych instalatorów lub warsztatów oraz kopie używanych cech.
4. Zgodność instalacji przyrządu kontrolnego z wymaganiami niniejszego załącznika jest poświadczona przez tabliczkę pomiarową, przymocowaną zgodnie z warunkami przewidzianymi w suplemencie 1.

## III. Użytkowanie przyrządów kontrolnych

### Artykuł 10

Pracodawca i kierowcy są odpowiedzialni za prawidłowe funkcjonowanie i właściwe użytkowanie przyrządu.

### Artykuł 11

1. Kierowcy nie mogą używać wykresówek brudnych lub uszkodzonych. W związku z tym wykresówki muszą być zabezpieczone w odpowiedni sposób. W przypadku uszkodzenia wykresówki, na której znajdują się zapisy, kierowcy muszą dołączyć wykresówkę uszkodzoną do zastępującej ją wykresówki rezerwowej.
2. Kierowcy powinni używać wykresówek każdego dnia, w którym kierują pojazdem, począwszy od chwili przejeżdżania pojazdu. Wykresówka nie powinna być wyjęta przed końcem dziennego okresu pracy, chyba że jej wyjęcie następuje na polecenie upoważnionej osoby. Każda wykresówka nie może być używana przez okres dłuższy niż ten, na który została przeznaczona. W przypadku gdy kierowca pozostaje z dala od pojazdu i z tego powodu nie może używać przyrządu zainstalowanego w pojeździe, okresy czasu są wpisywane na wykresówkę od ręcznie, automatycznie lub za pomocą innych środków, w sposób czytelny i bez zabrudzenia. W przypadku gdy w pojeździe znajduje się więcej niż jeden kierowca, wykresówki powinny być prowadzone w taki sposób, aby informacje przewidziane w suplemencie 1 rozdział II punkt 1 do 3 były wpisane w wykresówkę kierowcy, który aktualnie kieruje pojazdem.



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

Przyrząd musi być ponadto skonstruowany w sposób umożliwiający sprawdzenie, bez otwierania go, czy zapisy się dokonują.

4. Na każde zadanie funkcjonariuszy służb kontrolnych kierowca musi być w stanie przedstawić wykresówki z bieżącego tygodnia oraz wykresówki za ostatni dzień tygodnia poprzedniego, podczas którego prowadził pojazd.

#### ZAŁĄCZNIK

##### -Suplement 1

### WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI, BADAN, INSTALACJI I KONTROLI I. Definicje

W rozumieniu niniejszego suplementu określenia:

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

### II. Charakterystyki ogólne i funkcje przyrządu kontrolnego

Przyrząd kontrolny musi być zdolny do zarejestrowania:

1. długości drogi przebytej przez pojazd;
2. prędkości pojazdu;
3. czasu prowadzenia;
4. innych okresów pracy lub gotowości do pracy;
5. przerw w pracy i okresów dziennego odpoczynku;
6. faktu otwarcia przyrządu zawierającego wykresówkę;
7. dla elektronicznego przyrządu kontrolnego, funkcjonującego na podstawie sygnałów

przekazywanych elektrycznie przez przetwornik pomiarowy długości drogi i prędkości -  
każdej przerwy przekraczającej 100 milisekund w zasilaniu energią przyrządu kontrolnego  
(z wyjątkiem oświetlenia), w zasilaniu przetwornika pomiarowego długości drgan  
i prędkości, oraz każdej przerwy w przewodzeniu sygnału do przetwornika pomiarowego  
długości drogi i prędkości.

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

### III. Wymagania konstrukcyjne dla przyrządu kontrolnego

#### A. Wymagania ogólne

##### 1. Przyrząd kontrolny obejmuje:

###### (a) przyrządy wskazujące:

- długość przebytej drogi (licznik długości drogi),
- prędkość (prędkościomierz),
  - czas (zegar),

###### (b) przyrządy rejestrujące:

- długość przebytej drogi,
- prędkość,

- jeden lub więcej przyrządów rejestrujących czas, odpowiadających wymaganiom  
określonym w rozdziale III C ustęp 4,

###### (c) urządzenie znakujące, wskazujące na wykresówce:

- każde otwarcie przyrządu zawierającego te wykresówki,
- w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II -  
każda przerwa przekraczająca 100 milisekund w zasilaniu energią przyrządu  
kontrolnego (z wyjątkiem oświetlenia), najpóźniej w momencie ponownego  
włączenia zasilania,
- w przypadku przyrządu elektronicznego określonego w punkcie 7 rozdziału II -  
każda przerwa przekraczająca 100 milisekund w zasilaniu energią przetwornika  
długości drogi i prędkości oraz każda przerwa w przewodzeniu sygnału do  
przetwornika długości drogi i prędkości.

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

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

##### 3. Materiały:

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

##### 4. Pomiar przebytej długości drogi:

Przebyte odległości mogą być mierzone i rejestrowane albo:

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

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

#### 5. Pomiar prędkości:

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

#### 6. Pomiar czasu (zegar):

- (a) sterowanie mechanizmem do nastawiania zegara musi znajdować się wewnątrz przyrządu zawierającego wykresówkę; każde otwarcie przyrządu jest automatycznie zaznaczane na wykresówce,
- (b) jeżeli mechanizm poruszający do przodu wykresówkę jest sterowany przez zegar, okres prawidłowego funkcjonowania tego zegara, po całkowitym nakreśnieniu, musi być dłuższy co najmniej o 10% od najdłuższego czasu rejestracji na wykresówce.

#### 7. Oświetlenie i zabezpieczenie:

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

### B. Przyrządy wskazujące

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

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

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

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

#### 3. Wskaznik czasu (zegar):

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

### C. Przyrządy rejestrujące

#### 1. Wymagania ogólne:

- (a) każdy przyrząd, bez względu na rodzaj wykresówki (tasma lub dysk), musi posiadać znak umożliwiający prawidłowe umieszczenie wykresówki, tak aby zapewnić zgodność między godziną wskazaną przez zegar i godzinowym oznaczeniem na wykresówce,
- (b) mechanizm poruszający wykresówkę do przodu musi zapewniać, aby poruszała się ona

- bez luzu i była łatwa do wkładania i wyjmowania,
- (c) przy wykresówkach w formie dysku mechanizm poruszający wykresówkę do przodu musi być sterowany przez mechanizm zegarowy. W takim przypadku ruch obrotowy wykresówki musi być ciągły i jednostajny, o prędkości minimalnej 7 milimetrów na godzinę, mierzonej na wewnętrznej granicy pierścienia oznakowania ograniczającego przestrzeń zapisu prędkości.

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

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

#### 2. Zapis długości przebytej drogi:

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

#### 3. Rejestracja prędkości:

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

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

ślady wyznaczone przez pisak jest prostopadły do średniego obwodu (w przypadku wykresówek w formie dysku) lub do osi pola, przeznaczonego do zapisywania prędkości (w przypadku wykresów w formie tasmy),

stosunek między promieniem krzywizny śladu wykresłonego przez pisak i szerokością strefy przeznaczonej do zapisu prędkości nie jest mniejszy niż 2,4:1, bez względu na formę wykresówki,

różne oznaczenia na podziałce czasu muszą przechodzić przez pole zapisu według krzywej o tym samym promieniu co ślad wyznaczony przez pisak. Odległość między oznaczeniami na podziałce musi odpowiadać najwyżej okresowi jednej godziny,

- (b) każda zmiana prędkości o 10 kilometrów na godzinę musi być wykazana na wykresie przez zmianę co najmniej o 1,5 milimetra na odpowiedniej współrzędnej.

#### 4. Rejestracja czasu:

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

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

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

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

tzn. czas oczekiwania, czyli okres, podczas którego kierowcy nie muszą pozostawać na swoich stanowiskach pracy, z wyjątkiem przyjmowania

ewentualnych telefonów dotyczących rozpoczęcia lub podjęcia prowadzenia bądź wykonania innych prac,

czas spędzony obok kierowcy, gdy pojazd jest w ruchu,

czas spędzony na leżance, gdy pojazd jest w ruchu,

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

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

- używanych w pojazdach zarejestrowanych na jej terytorium,
- (b) charakterystyka śladów, ich względne położenie i, w razie potrzeby, znaki przewidziane w ustępie 4 (a) muszą umożliwiać wyraźne rozpoznanie rodzaju różnych okresów czasu. Rodzaj różnych okresów czasu jest przedstawiony na wykresie przez różnice w grubości odnosnych śladów lub przez każdy inny system, co najmniej o takiej samej skuteczności pod względem czytelności i interpretacji wykresu,
- (c) w przypadku pojazdów z załogą składającą się z kilku kierowców, rejestracje, o których mowa w ustępie 4 (a), muszą być dokonywane na dwóch odrębnych wykresówkach, przy czym jedna wykresówka jest przydzielona jednemu kierowcy. W takim przypadku poruszanie do przodu różnych wykresówek musi być zapewnione przez jeden mechanizm lub przez oddzielne zsynchronizowane mechanizmy.

#### D. Urządzenie zamykające

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

#### E. Oznaczenia

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

$\beta$

$\alpha \gamma$

+

-

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

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

1. Na stanowisku próbnym przed instalacją:
  - a) długość drogi: 1% więcej lub mniej niż rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,
  - b) prędkość:

- 3 km/h więcej lub mniej w stosunku do predkosci rzeczywistej,  
c) czas:  
± dwie minuty na dzien, przy maksimum 10 minut w ciagu 7 dni w przypadkach, gdy czas pracy po nakreceniu nie jest krótszy od tego okresu.
2. Przy instalacji:  
a) długość drogi:  
2% więcej lub mniej niz rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,  
b) predkosć:  
4 km/h więcej lub mniej w stosunku do predkosci rzeczywistej,  
c) czas:  
dwie minuty na dzien lub  
10 minut na siedem dni.
3. W uzytkowaniu:  
a) długość drogi:  
4% więcej lub mniej niz rzeczywista długość, gdy wynosi ona co najmniej 1 kilometr,  
b) predkosć:  
6 km/h więcej lub mniej w stosunku do predkosci rzeczywistej,  
c) czas:  
± dwie minuty na dzien  
± lub 10 minut na siedem dni.
4. Maksymalne błędy określone w ustępach 1, 2 i 3 są obowiązujące dla temperatur między 0°C i 40°C,  
przy czym temperatury są mierzone tuż przy przyrządzie.
5. Pomiar maksymalnych błędów określonych w ustępach 2 i 3 jest wykonywany w warunkach ustalonych w rozdziale VI.
- IV. Wykresówki\*
- A. Wymagania ogólne
1. Wykresówki muszą być takiej jakości, aby nie utrudniały normalnego funkcjonowania przyrządu,  
a zawarte na nich zapisy były niescieralne oraz wyraźnie czytelne i dające się zidentyfikować. Wykresówki muszą zachowywać swoje wymiary i zapisy w normalnych warunkach wilgotności i temperatury.
- Ponadto dla każdego członka załogi musi być możliwe wpisywanie na wykresówkach, bez ich uszkodzenia i bez pogorszenia czytelności zapisów, następujących informacji:
- (a) jego nazwiska i imienia - przy rozpoczęciu używania wykresówki,
  - (b) daty i miejsca rozpoczęcia i zakończenia używania wykresówki,
  - (c) numeru rejestracyjnego pojazdu, do którego został przydzielony przed pierwszą podróżą zapisana na wykresówce i następnie, w przypadku zmiany pojazdu, w trakcie używania wykresówki,
  - (d) odczytu z drogomierza:  
przed pierwszą podróżą zapisana na wykresówce,  
na koncu ostatniej podróży zapisanej na wykresówce,  
w razie zmiany pojazdu podczas dnia pracy (zapis drogomierza pojazdu, do którego był przydzielony, oraz zapis drogomierza pojazdu, do którego będzie przydzielony),  
(e) godziny zmiany pojazdu, jeśli zachodzi taki przypadek.
- W normalnych warunkach przechowywania zapisy muszą pozostawać wyraźne i czytelne przez okres co

najmniej jednego roku.

\* Tarcza rejestrująca w postaci wykresu wskazania przyrządu kontrolnego

2. Minimalna pojemność zapisu wykresówek, bez względu na ich rodzaj, musi wynosić 24 godziny. Jeżeli kilka wykresówek jest ze sobą połączonych w celu zwiększenia pojemności ciągłej rejestracji bez konieczności interwencji personelu, połączenia między różnymi wykresówkami muszą być wykonane w taki sposób, aby w miejscach przejścia z jednej wykresówki na drugą nie było ani przerw w rejestracji, ani pokrywania się rejestracji.

B. Pola zapisu i ich podział

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

oznaczone, aby było możliwe wyraźne rozróżnienie między różnymi okresami czasu.

C. Dane drukowane na wykresówkach

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

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

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

D. Wolne pole dla zapisów ręcznych

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

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

odczytów drogomierza pojazdu lub pojazdów, do których kierowca jest przydzielony podczas używania wykresówki, godziny zmiany pojazdu.

## V. Instalowanie przyrządu kontrolnego

### A. Wymagania ogólne

1. Przyrząd kontrolny musi być umieszczony w pojeździe w taki sposób, aby, z jednej strony, kierowca mógł łatwo nadzorować ze swojego miejsca predkosciomierz, drogomierz i zegar i aby, z drugiej strony, wszystkie części tych przyrządów łącznie z częściami napędowymi były zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem.
2. Musi być możliwe przystosowanie stałej przyrządu kontrolnego do współczynnika charakterystycznego pojazdu za pomocą odpowiedniego urządzenia zwanego adapterem. Pojazdy o kilku współczynnikach przełożenia muszą być zaopatrzone w przełącznik doprowadzający automatycznie te różne przełożenia do przełożenia, dla którego przyrząd kontrolny został przystosowany do pojazdu.
3. Po sprawdzeniu przyrządu kontrolnego, podczas pierwszej instalacji, przymocowuje się do pojazdu dobrze widoczną tabliczkę pomiarową obok przyrządu lub na samym przyrządzie. Po każdej kontroli przez upoważnionego instalatora lub warsztat, wymagającej zmiany regulacji samego przyrządu, musi być przymocowana nowa tabliczka, zastępująca poprzednią. Na tabliczce muszą być podane co najmniej następujące dane: nazwisko, adres lub znak handlowy zatwierdzonego instalatora lub warsztatu, współczynnik charakterystyczny pojazdu, w formie "w = ...obr/km", lub "w = imp/km", rzeczywisty obwód toczny opon kół, w formie "l = ...mm", daty wyznaczenia współczynnika charakterystycznego pojazdu oraz rzeczywistego obwodu tocznego opon kół.

### B. Pieczętowanie

Następujące elementy muszą być opieczetowane:

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

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

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



właściwego organu.

## VI. Sprawdzanie i kontrole

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

### 1. Poswiadczenie przyrządów nowych lub naprawionych

Każdy przyrząd nowy lub naprawiony wymaga poswiadczenia, poprzez naniesienie cech (zgodnie

z wymaganiami rozdziału V Bf), poprawności jego działania oraz dokładności wskazań i rejestracji danych

w granicach ustalonych w rozdziale III F 1.

W tym celu Umawiające się Strony mogą wprowadzić uwierzytelnienie pierwotne, polegające na kontroli

i potwierdzeniu zgodności nowego lub naprawionego przyrządu z zatwierdzonym wzorem i/lub

z wymaganiami niniejszego załącznika i jego suplementów bądź mogą upoważnić wytwórców lub ich

autoryzowanych przedstawicieli do dokonania poswiadczenia.

### 2. Instalacja

Podczas instalowania w pojeździe przyrząd kontrolny i jego instalacja muszą w całości odpowiadać

postanowieniom dotyczącym maksymalnych błędów ustalonych w rozdziale III F 2.

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

odpowiedzialność.

### 3. Kontrole okresowe

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

Kontroli tej będą podlegały:

prawidłowe funkcjonowanie przyrządu,

obecność znaku zatwierdzenia typu na przyrządzie,

obecność tabliczki pomiarowej,

nienaruszenie zabezpieczeń przyrządu i innych elementów instalacji,

rzeczywisty obwód toczny opon kół.

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

### 4. Pomiar błędów

Pomiar błędów po instalacji i podczas użytkowania dokonywany jest w następujących warunkach, które

należy uznać za normalne warunki badań:

pojazd bez ładunku, w normalnych warunkach jazdy,

cisnienie w oponach zgodne z instrukcjami wytwórcy,

zużycie opon w granicach dopuszczonych przez obowiązujące przepisy,

ruch pojazdu: pojazd musi być napędzany za pomocą własnego silnika i poruszać się po linii

prostej, po nawierzchni poziomej, z prędkością  $50 \pm 5$  km/h; badanie może być również

przeprowadzone na właściwym stanowisku badawczym, pod warunkiem że jego dokładność będzie porównywalna.

ZAŁACZNIK  
-Suplement 2  
ZNAK ZATWIERDZENIA TYPU I DECYZJA

I. Znak zatwierdzenia typu

1. Znak zatwierdzenia typu składa się:

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

Niemcy - 1
Francja - 2
Włochy - 3
Niderlandy - 4
Szwecja - 5
Belgia - 6
Republika Czeska - 8
Hiszpania - 9
Jugosławia - 10
Zjednoczone Królestwo - 11
Austria - 12
Luksemburg - 13
Norwegia - 16
Dania - 18
Rumunia - 19
Polska - 20
Portugalia - 21
Federacja Rosyjska - 22
Grecja - 23
Irlandia - 24
Chorwacja - 25
Słowenia - 26
Słowacja - 27
Białorus - 28
Estonia - 29
Republika Mołdowa - 30
Bosnia i Hercegowina - 31
Łotwa - 32

sposób przydzielenia kolejnych numerów:

- (i) państwom - stronom Umowy z 1958 r. dotyczącej jednolitych warunków i wzajemnego uznawania zatwierdzeń typu lub homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych - te same numery, które są przydzielone tym państwom w powyższej umowie,
  - (ii) państwom, które nie są stronami Umowy z 1958 r - w porządku chronologicznym ratyfikowania lub przystąpienia do niniejszej umowy,
- oraz
- z numeru zatwierdzenia typu, odpowiadającego numerowi decyzji o zatwierdzeniu typu wystawionej dla przyrzędu kontrolnego lub wykresówki, umieszczonego w jakimkolwiek punkcie jak najbliżej prostokata.

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

umowach przydzielic te sama liczbe.

2. Znak zatwierdzenia typu powinien znajdowac sie na tabliczce znamionowej kazdego przyrzadu i na

kazdej wykresowce. Musi byc niescieralny i zawsze dobrze czytelny.

3. Wymiary znaku zatwierdzenia typu podane na rysunku ponizej sa wyrazone w milimetrach i sa

wielkosciami minimalnymi. Stosunki miedzy wymiarami musza byc przestrzegane.

\*

(1) Liczby podane w powyzszej tabliczce maja charakter przykladowy.

## II. Decyzja zatwierdzenia typu

Umawiajaca sie Strona, po zatwierdzeniu typu, wyda ubiegajacemu sie decyzje sporzadzona wedlug

ponizszego wzoru. W celu powiadomienia inne Umawiajace sie Strony o zatwierdzonych typach lub

ewentualnych cofnieciach zatwierdzenia typu kazda Umawiajaca sie Strona wykorzystuje kopie

niniejszego dokumentu.

////////////////////////////////////

ZZ

### DECYZJA ZATWIERDZENIA TYPU

////////////////////////////////////

ZZ

Nazwa wlasciwego organu administracyjnego

.....

Informacja dotyczaca\*):

- zatwierdzenia typu przyrzadu kontrolnego
- cofniecicia zatwierdzenia typu przyrzadu kontrolnego
- zatwierdzenia typu wykresowki
- cofniecicia zatwierdzenia typu wykresowki

////////////////////////////////////

ZZ

Nr decyzji.....

1. Znak fabryczny lub handlowy

.....

2. Nazwa wzoru przyrzadu

.....

3. Nazwa wytworcy

.....

4. Adres wytworcy

.....

5. Przedstawiony do zatwierdzenia dnia

.....

6. Laboratorium badawcze

.....

.....  
7. Data i numer protokołu badan

.....  
8. Data zatwierdzenia typu

.....  
9. Data cofniecia zatwierdzenia typu

.....  
10. Wzór (wzory) przyrzadu (przyrządów) kontrolnego (kontrolnych), do którego (których)  
jest przeznaczona wykresówka

.....  
11. Miejscowosc

.....  
12. Data

.....  
13. Załączone dokumenty opisowe

.....  
14. Uwagi

.....  
(podpis)

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

\* Wykreslic niepotrzebne pozycje.

#### PROTOKÓŁ PODPISANIA (1 LIPCA 1970)

Przy podpisywaniu Umowy europejskiej dotyczacej pracy załóg pojazdów wykonujacych  
miedzynarodowe  
przewozy drogowe, nizej podpisani, nalezycie w tym celu upełnomocnieni, uzgodnili, co  
nastepuje:

Umawiajace sie Strony oswiadcza, ze niniejsza Umowa nie rozstrzyga zagadnienia  
dotyczacego

postanowien, które moga byc opracowane w odpowiednich przypadkach w przyszłosci  
odnosnie do czasu  
trwania oraz porzadku dnia pracy.

Do ar tykułu 4 umowy (obecnie ar t . 2)

Postanowienia artykułu 4 ust. 1 nie beda interpretowane jako wymagajace stosowania poza  
tym

panstwem, w którym pojazd wykonujacy dzialalnosc jest zarejestrowany, postanowien o  
zakazie ruchu

w niektórych dniach lub niektórych godzinach, które moga obowiazywac w tym panstwie w  
odniesieniu do

niektórych kategorii pojazdów. Postanowienia artykułu 4 ustę 2 nie beda interpretowane  
jako

zabraniajace Umawiajacej sie Stronie wymagania przestrzegania na jej terytorium przepisów  
jej

ustawodawstwa krajowego, które zabraniaja ruchu niektórych kategorii pojazdów w

niektórych dniach lub  
w niektórych godzinach.

Każda Umawiająca się Strona, będąca stroną specjalnego porozumienia, o którym mowa w artykule 4

ustępu 2 niniejszej umowy, które zezwala na wykonywanie przewozów międzynarodowych rozpoczynających się i kończących się na terytoriach stron wymienionego specjalnego porozumienia

przez pojazdy zarejestrowane na terytorium któregośkolwiek państwa, które będąc

Umawiająca się Strona

niniejszej umowy nie jest stroną wymienionego specjalnego porozumienia, może uczynić warunek przy

zawarciu dwustronnych lub wielostronnych porozumień zezwalających na wykonywanie takich

przewozów, że załogi wykonujące te przewozy na terytoriach państw będących stronami wymienionego

specjalnego porozumienia będą stosowały postanowienia wymienionego specjalnego porozumienia.

Do artykułu 12 umowy\* )

Nижeј podpisani zobowiązują się po wejściu w życie niniejszej umowy rozważyć zagadnienie wprowadzenia do niej, w formie zmiany, postanowienia przewidującego zastosowanie przyrzędu

kontrolnego zatwierdzonego typu, który umieszczony w pojeździe zastąpiłby, w miarę możliwości,

indywidualną książeczkę kontrolną.

Do artykułu 14 umowy (obecnie art. 12)

Umawiające się Strony uznają za wskazane, aby:

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

- okazywały one wzajemną pomoc w celu karania za popełnione naruszenia.

Do załącznika do umowy (indywidualna książeczka kontrolna) \*\* )

W odstępstwie od ustępu 4 ogólnych postanowień załącznika do niniejszej umowy Szwajcaria może nie

wymagać od pracodawców podpisywania raportów tygodniowych w indywidualnych książeczkach kontrolnych.

Na dowód czego niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, podpisali niniejszy protokół.

Sporządzono w Genewie dnia 1 lipca tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego roku, w jednym egzemplarzu,

w językach angielskim i francuskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne.

ZZZ

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

\*\*) Tekst uchylony.