



SBÍRKA MEZINÁRODNÍCH SMLUV

ČESKÁ REPUBLIKA

Částka 40

Rozeslána dne 24. září 2010

Cena Kč 56,–

O B S A H:

82. Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, kterým se mění a doplňuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s. o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)
-

82**SDĚLENÍ**

**Ministerstva zahraničních věcí,
kterým se mění a doplňuje sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 62/2010 Sb. m. s.
o vyhlášení přijetí změn a dodatků Evropské dohody
o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)**

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že ve dnech 29. až 31. října 2008 byly v Ženevě na zasedání Pracovní skupiny pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů přijaty změny Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)¹⁾, její přílohy a dodatky této přílohy.

Změny vstoupily v platnost na základě článku 21 odst. 6 Dohody dne 20. září 2010 a tímto dnem vstoupily v platnost i pro Českou republiku.

Anglické znění změn Dohody a jejich překlad do českého jazyka se vyhláší současně.

¹⁾ Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) z r. 1970 ve znění změn a dodatků vypracovaných Pracovní skupinou pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů v letech 1980, 1990, 1993, 2003 a 2005 byla vyhlášena pod č. 62/2010 Sb. m. s.

**Amendments to the body, Annex and Appendices to the Annex of the
European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in
International Road Transport (AETR)**

Part One

Amendments to the body of the AETR

Article 1

(Definitions)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 2

(Scope)

Amend article 2 of the AETR to read as follows:

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

Article 6

(Driving periods)

Amend article 6 of the AETR to read as follows:

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

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

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

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

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

Article 7

(Breaks)

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

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

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

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

Article 8

(Rest periods)

Amend article 8 of the AETR to read as follows:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (i) the service lasts at least 24 consecutive hours in a Contracting Party or a third country other than the one in which the service started, and
- (ii) the driver takes after the use of the derogation:
 - a. either two regular weekly rest periods,
 - b. or one regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken *en bloc* before the end of the third week following the end of the derogation period,and
- (iii) four years after the country of registration has implemented the digital tachograph, the vehicle is equipped with recording equipment in accordance with the requirements of Appendix 1B of the Annex, and
- (iv) after 1 January 2014, in case of driving during the period from 22:00 to 06:00, the vehicle is multi-manned or the driving period referred to in Article 7 is reduced to three hours.

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

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

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

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

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

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

"Article 8 bis
(Derogations from article 8)

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

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

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

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

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

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

Article 9
(Exceptions)

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

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

Article 11

(Supervision by the undertaking)

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 12

(Measures of enforcement of the Agreement)

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

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

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

(b) The elements of roadside checks shall include:

- (i) Daily and weekly driving periods, interruptions and daily and weekly rest periods;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Article 12 bis

(Model standardized forms)

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

Article 13 bis

(Transitional provisions)

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

Article 22 ter

(Procedure for amending Appendix 3)

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

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

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

Part Two

Amendments to the Annex to the AETR

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****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

Part to be filled in by the undertaking (Partie à remplir par l'entreprise)

1. Name of the undertaking/Nom de l'entreprise.....
2. Street address, postal code, city/Rue, code postal, ville.....
.....
- Country / Pays:
3. Telephone number (including international prefix)/Numéro de téléphone (y compris le préfixe international).....
4. Fax number (including international prefix)/Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international).....
5. E-mail address/e-mail address):.....

I, the undersigned (Le soussigné):

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

declare that the driver/déclare que le conducteur:

8. Name and first name Nom et prénom.....
9. Date of birth (day/month/year)/Date de naissance: (jour/mois/année).....
10. Driving licence or identity card or passport number/Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport.....
11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année).....

for the period/au cours de la période:

12. from (hour/day/month/year)/du (heure/jour/mois/année):.....
13. to (hour/day/month/year)/au (heure/jour/mois/année):.....
14. ☐ was on sick leave***/était en congé de maladie
15. ☐ was on annual leave*** /était en congé annuel
16. ☐ was on leave or rest***/était en congé ou repos
17. ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** /
conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18. ☐ performed other work than driving***/effectuait autre travail que la conduite
19. ☐ was available***/était disponible
20. Place/Lieu:..... Date/date:.....

Signature/signature

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

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

* This form is available in electronic and printable versions at the following address/Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse: <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.

PŘEKLAD

**Změny Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR),
její přílohy a dodatků této přílohy****Část první****Změny Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)****Článek 1****(Definice)**

Změnit níže uvedené definice v článku 1 následovně:

„f) „maximální přípustná hmotnost“ znamená maximální hmotnost naloženého vozidla, která je prohlášena za přípustnou příslušným orgánem státu, ve kterém je vozidlo registrováno;“

„g) „přeprava po silnici“ znamená každou cestu prováděnou zcela nebo zčásti po veřejných pozemních komunikacích prázdným nebo loženým vozidlem používaným pro přepravu cestujících nebo nákladu;“

„j) „řidič“ znamená každou osobu, pobírající nebo nepobírající mzdu, která řídí vozidlo, třeba jen krátkou dobu, nebo je přítomna ve vozidle, aby je popřípadě v rámci svých povinností mohla řídit;“

„m) „odpočinek“ znamená nepřerušenou dobu, během níž může řidič volně nakládat se svým časem;“.

Přidat následující nové definice do článku 1:

„n) „bezpečnostní přestávka“ znamená dobu, během níž nesmí řidič řídit ani vykonávat žádnou jinou práci a která je využita výhradně k jeho zotavení;

o) „denní doba odpočinku“ znamená denní dobu, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje „běžnou denní dobu odpočinku“ a „zkrácenou denní dobu odpočinku“:

- „běžná denní doba odpočinku“ znamená dobu odpočinku v trvání nejméně 11 hodin. Tuto běžnou dobu odpočinku lze případně čerpat ve dvou časových úsecích, z nichž první musí být nepřerušená doba v trvání nejméně 3 hodin a druhý nepřerušená doba v trvání nejméně 9 hodin;
- „zkrácená denní doba odpočinku“ znamená dobu odpočinku v trvání nejméně 9 hodin, ale kratší než 11 hodin;

p) „týdenní doba odpočinku“ znamená týdenní dobu, během níž může řidič volně nakládat se svým časem a která zahrnuje „běžnou týdenní dobu odpočinku“ a „zkrácenou týdenní dobu odpočinku“:

- „běžná týdenní doba odpočinku“ znamená dobu odpočinku v trvání nejméně 45 hodin;

- „zkrácená týdenní doba odpočinku“ znamená dobu odpočinku kratší než 45 hodin, která smí být za podmínek stanovených v čl. 8 odst. 6 Dohody zkrácena na nejméně 24 po sobě následujících hodin;
- q) „jiná práce“ znamená veškeré pracovní činnosti vyjma řízení, včetně jakékoliv práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele, v rámci nebo mimo odvětví dopravy. Nezahrnuje dobu čekání a dobu nevěnovanou řízení strávenou ve vozidle při jízdě, na trajektu nebo ve vlaku;
- r) „doba řízení“ znamená dobu trvání činnosti řízení zaznamenanou automaticky nebo poloautomaticky nebo ručně podle podmínek uvedených v této Dohodě;
- s) „denní doba řízení“ znamená celkovou dobu řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem následující denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku;
- t) „týdenní doba řízení“ znamená celkovou dobu řízení během jednoho týdne;
- u) „řízení“ znamená celkovou dobu řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit po době odpočinku nebo bezpečnostní přestávce, do okamžiku, kdy začne čerpat další dobu odpočinku nebo bezpečnostní přestávku. Řízení může být nepřetržité nebo přerušované;
- v) „provoz s více řidiči“ znamená stav, kdy jsou během doby řízení mezi dvěma po sobě následujícími denními dobami odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku ve vozidle přítomni nejméně dva řidiči, aby je řídili. Během první hodiny provozu s více řidiči není přítomnost dalšího řidiče nebo řidičů povinná, ve zbývajících době však povinná je;
- w) „dopravce“ znamená fyzickou osobu, právnickou osobu, sdružení nebo skupinu osob bez právní subjektivity, ziskovou či neziskovou, nebo veřejnoprávní subjekt s právní subjektivitou nebo podléhající orgánu s právní subjektivitou zabývající se přepravou po silnici, ať pro cizí potřeby za úplatu, nebo pro vlastní potřeby.“

Článek 2

(Oblast působnosti)

Změnit článek 2 následovně:

- „1. Tato Dohoda platí na území každé smluvní strany pro veškerou mezinárodní silniční dopravu prováděnou jakýmkoli vozidlem registrovaným na území zmíněné smluvní strany nebo na území kterékoli jiné smluvní strany.
2. Nicméně pokud se smluvní strany, o jejichž území se jedná, nedohodnou jinak, tato Dohoda se nevztahuje na mezinárodní silniční dopravu prováděnou:
 - a) vozidly určenými pro přepravu nákladu, jejichž maximální přípustná hmotnost včetně přívěsu nebo návěsu nepřekračuje 3,5 tuny;

- b) vozidly určenými pro přepravu cestujících, která jsou na základě své konstrukce a vybavení vhodná pro přepravu nejvýše devíti osob včetně řidiče a jsou k tomuto účelu určena;
- c) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;
- d) vozidly, jejichž nejvyšší dovolená rychlost nepřesahuje 40 kilometrů v hodině;
- e) vozidly, která jsou ve vlastnictví ozbrojených sil, sil civilní obrany, požárních sborů a sil odpovědných za udržování veřejného pořádku nebo jsou jimi najata bez řidiče, uskutečňuje-li se přeprava v rámci jim svěřených úkolů a je-li pod jejich kontrolou;
- f) vozidly, včetně vozidel používaných při neobchodní přepravě humanitární pomoci, používanými za mimořádných okolností nebo při záchranných akcích;
- g) specializovanými vozidly používanými pro lékařské účely;
- h) speciálními havarijními vozidly, operují-li v okruhu do 100 km od místa obvyklého odstavení vozidla;
- i) vozidly používanými při silničních jízdních zkouškách pro účely vývoje, opravy nebo údržby, a novými nebo přestavěnými vozidly, která ještě nebyla uvedena do provozu;
- j) vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 7,5 tuny a která se používají k neobchodní přepravě nákladu;
- k) obchodními vozidly, která jsou podle právních předpisů smluvní strany, ve které se používají, považována za historická vozidla a používají se k neobchodní přepravě cestujících nebo nákladu.“

Článek 3

(Používání některých ustanovení Dohody v silniční dopravě prováděné vozidly registrovanými ve státech, které nejsou smluvními stranami)

Změnit článek 3 odstavec 2 následovně:

- „2. a) Každá smluvní strana smí v případě vozidla registrovaného ve státě, který není smluvní stranou této Dohody, povolit používání pouze denních záznamových listů vyplněných ručně každým členem osádky pro období od okamžiku vstupu na území první smluvní strany, namísto kontrolního zařízení vyhovujícího Příloze této Dohody.
- b) Každý člen osádky vyplní pro tyto účely na záznamový list informace týkající se jeho pracovních činností a dob odpočinku za použití příslušných grafických symbolů způsobem uvedeným v článku 12 Přílohy k této Dohodě.“

Článek 6

(Doba řízení)

Změnit článek 6 následovně:

- „1. Denní doba řízení definovaná v článku 1 písm. s) této Dohody nesmí přesáhnout 9 hodin. Nejvýše dvakrát za týden může být prodloužena až na 10 hodin.
2. Týdenní doba řízení definovaná v článku 1 písm. t) této Dohody nesmí přesáhnout 56 hodin.
3. Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů.
4. Řízení zahrnuje veškeré řízení na území smluvních i nesmluvních stran této Dohody.
5. Řidič zaznamenaná jako „jinou práci“ dobu strávenou podle článku 1 písm. q) a rovněž dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje tato Dohoda, a zaznamenaná dobu „pracovní pohotovosti“, definovanou v článku 12 odst. 3 písm. c) Přílohy této Dohody. Tento záznam provede buď ručně na záznamový list, výtisk nebo zadá ručně na záznamovém zařízení.“

Článek 7

(Bezpečnostní přestávky)

Změnit článek 7 odstavec 1 až 3 následovně:

- „1. Po čtyřech a půl hodinách řízení musí mít řidič nepřerušenou bezpečnostní přestávku nejméně 45 minut, pokud mu nezačíná doba odpočinku.
2. Tato bezpečnostní přestávka definovaná v článku 1 písm. n) této Dohody může být nahrazena přestávkou v délce nejméně 15 minut, po níž následuje přestávka v délce nejméně 30 minut, které jsou zařazeny do doby řízení nebo bezprostředně po této době tak, aby byly v souladu s odstavcem 1.
3. Pro účely tohoto článku se doba čekání a doba nevěnovaná řízení strávená ve vozidle při jeho jízdě, na trajektu nebo ve vlaku nepovažuje za „jinou práci“ definovanou v článku 1 písm. q) této Dohody a bude považována za bezpečnostní přestávku.“

Článek 8

(Doba odpočinku)

Změnit článek 8 následovně:

„1. Řidič musí dodržovat denní a týdenní doby odpočinku definované v článku 1, písm. o) a p).

2. V průběhu každých 24 hodin po skončení předchozí denní nebo týdenní doby odpočinku musí mít řidič novou denní dobu odpočinku.

Je-li denní doba odpočinku v průběhu těchto 24 hodin alespoň 9 hodin, ale kratší než 11 hodin, považuje se dotyčná denní doba odpočinku za zkrácenou.

3. Odchylně od odstavce 2 musí každý řidič podílející se na provozu s více řidiči čerpat novou denní dobu odpočinku v trvání nejméně 9 hodin za každé období 30 hodin od ukončení denní nebo týdenní doby odpočinku.

4. Denní dobu odpočinku lze prodloužit na běžnou nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku.

5. Mezi dvěma týdenními dobami odpočinku smí mít řidič nanejvýš tři zkrácené denní doby odpočinku.

6. a) Ve kterýchkoli dvou po sobě následujících týdnech musí mít řidič nejméně:

i) dvě běžné týdenní doby odpočinku; nebo

ii) jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

b) Odchylně od odstavce 6 písm. a) může řidič vykonávající jednorázovou mezinárodní přepravu cestujících jinou než linkovou dopravou odložit týdenní dobu odpočinku až o 12 po sobě jdoucích 24hodinových časových úseků následujících po předchozí běžné týdenní době odpočinku za předpokladu, že:

i) přeprava trvá nejméně 24 po sobě jdoucích hodin ve smluvní straně nebo třetí zemi, která není zemí, kde byla přeprava zahájena, a

ii) po uplatnění této odchylky řidič čerpá:

a. buď 2 běžné týdenní doby odpočinku,

b. nebo jednu běžnou týdenní dobu odpočinku a jednu zkrácenou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 24 hodin. Zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku

vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po skončení doby, v níž je uplatňována odchylka,

a

- iii) čtyři roky poté, co stát registrace zavedl digitální tachograf, je vozidlo vybaveno záznamovým zařízením v souladu s požadavky Dodatku 1B Přílohy, a
- iv) v případě, že řízení probíhá v časovém úseku mezi 22:00 a 6:00, musí po 1. lednu 2014 být vozidlo provozováno s více řidiči nebo doba řízení uvedená v článku 7 zkrácena na tři hodiny.

c) Odchylně od odstavce 6 písm. a) musí řidiči zapojení do provozu s více řidiči čerpat každý týden běžnou týdenní dobu odpočinku v délce nejméně 45 hodin. Tuto dobu lze zkrátit až na 24 hodin (zkrácená týdenní doba odpočinku). Každé zkrácení však musí být vyrovnáno odpovídající dobou odpočinku vybranou vcelku před koncem třetího týdne následujícího po dotyčném týdnu.

Týdenní doba odpočinku musí začít nejpozději po uplynutí šesti 24hodinových časových úseků od skončení předchozí týdenní doby odpočinku.

7. Každá doba odpočinku vybraná náhradou za zkrácení týdenní doby odpočinku musí bezprostředně navazovat na jinou dobu odpočinku trvající nejméně 9 hodin.

8. Pokud se tak řidič rozhodne, smí čerpat denní dobu odpočinku nebo zkrácenou týdenní dobu odpočinku mimo místo obvyklého odstavení vozidla v zaparkovaném vozidle, je-li vozidlo pro každého řidiče výrobcem vybaveno speciálně upraveným napevno vestavěným lehátkem.

9. Týdenní doba odpočinku, která spadá do dvou týdnů, může být připojena ke kterémukoli z těchto týdnů, avšak nikoli k oběma.“

Vložit nový článek 8a následujícího znění:

„Článek 8a

(Odchylky od článku 8)

1. Odchylně od článku 8 může být běžná denní doba odpočinku, pokud řidič doprovází vozidlo přepravované na trajektu nebo po železnici, přerušena nanejvýš dvakrát jinými činnostmi, jsou-li splněny následující podmínky:

a) část denní doby odpočinku strávená na zemi musí být čerpána před částí denní doby odpočinku strávenou na palubě trajektu nebo ve vlaku nebo musí být čerpána po ní;

b) doba mezi částmi denní doby odpočinku musí být co nejkratší a nesmí za žádných okolností přesáhnout celkem 1 hodinu před naloděním (naložením) nebo po vyloďení (vyložení), přičemž do této doby jsou zahrnuty i celní formality.

Během všech částí denní doby odpočinku musí mít řidič k dispozici lůžko nebo lehátko.

2. Jakákoli doba, kterou řidič stráví na cestě do místa nebo z místa, kde se ujme vozidla, které spadá do působnosti této Dohody a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se nezapočítává jako doba odpočinku nebo bezpečnostní přestávka, pokud se řidič nenachází na trajektu nebo ve vlaku a nemá přístup k lehátku.

3. Jakákoli doba, kterou řidič stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti této Dohody, k vozidlu nebo od vozidla, které spadá do působnosti této Dohody a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se započítává jako „jiná práce“.

Článek 9

(Odchyly)

Změnit poslední větu článku 9 následovně:

„... Řidič uvede povahu a důvod odchyly od příslušných ustanovení na záznamovém listu nebo na výtisku z kontrolního zařízení nebo ve svém denním pracovním plánu nejpozději po dojetí na vhodné místo zastávky.“

Článek 11

(Kontrola prováděná podnikem)

Změnit článek 11 odstavec 1 následovně:

„1. Dopravce organizuje přepravy a řádně poučí členy osádky tak, aby mohli dodržet ustanovení této Dohody.“

Vložit do článku 11 odstavce 3 následující slova:

„...nebo podněcovat k porušování této Dohody.“

Do článku 11 vložit dva odstavce následujícího znění:

„4. Dopravce odpovídá za porušení, kterých se dopustí jeho řidiči, a to i tehdy, pokud k tomuto porušení došlo na území jiné smluvní či nesmluvní strany.

Aniž je dotčeno právo smluvních stran považovat dopravce za plně odpovědné, mohou smluvní strany podmínit tuto odpovědnost porušením odstavců 1 a 2 dopravcem. Smluvní strany mohou zvážit jakýkoli důkaz, že dopravce nelze důvodně považovat za odpovědného za porušení, ke kterému došlo.

5. Dopravci, odesílatelé, speditéři, organizátoři turistických zájezdů, hlavní dodavatelé, subdodavatelé a agentury zprostředkovávající zaměstnání řidičům zajistí, aby byly smluvně dohodnuté přepravní plány v souladu s touto Dohodou.“

Článek 12

(Opatření zajišťující provádění Dohody)

Změnit v článku 12 písmena a) až c) následovně:

- „a) Příslušné úřady smluvních stran organizují kontroly tak, aby :
- i) během každého kalendářního roku bylo kontrolováno nejméně 1 % pracovních dnů řidičů vozidel, na něž se vztahuje tato Dohoda. Po 1. lednu 2010 se tento podíl zvýší nejméně na 2 % a po 1. lednu 2012 nejméně na 3 %;
 - ii) nejméně 15 % ze všech kontrolovaných pracovních dnů musí být kontrolováno na silnici a nejméně 25 % v provozovnách dopravců. Po 1. lednu 2010 musí být nejméně 30 % ze všech kontrolovaných pracovních dnů kontrolováno na silnici a nejméně 50 % v provozovnách dopravců.
- b) Silniční kontroly musí zahrnovat:
- i) denní a týdenní doby řízení, bezpečnostní přestávky a denní a týdenní doby odpočinku;
 - ii) záznamové listy předchozích dnů, které se mají nacházet ve vozidle a/nebo údaje uložené pro stejné období na kartě řidiče a/nebo v paměti kontrolního zařízení a/nebo na výtiscích, když je to vyžadováno;
 - iii) řádné fungování kontrolního zařízení.
- Tyto kontroly musí být prováděny bez jakékoliv diskriminace vozidel, dopravců a řidičů, ať už rezidentů či nerezidentů, a bez ohledu na začátek nebo cíl cesty nebo bez ohledu na typ tachografu.
- c) Kontroly v provozovnách musí kromě bodů podléhajících silničním kontrolám a v souladu s čl. 11 odst. 2 Přílohy dále zahrnovat:
- i) týdenní doby odpočinku a doby řízení mezi těmito dobami odpočinku;
 - ii) čtrnáctidenní omezení dob řízení;
 - iii) vyrovnání za zkrácené týdenní doby odpočinku podle čl. 8 odst. 6;
 - iv) používání záznamových listů a/nebo údajů z jednotky vozidla a karty řidiče a výtisků a/nebo organizaci pracovní doby řidičů.“

Do článku 12 vložit nové odstavce 6 až 8 následujícího znění:

„6. a) Smluvní strana oprávněné příslušné orgány k ukládání sankcí řidiči za porušení této Dohody, které bylo zjištěno na jeho území, a za něž dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiné smluvní či nesmluvní strany.

b) Smluvní strana oprávněné příslušné orgány k ukládání sankcí dopravci za porušení této Dohody, které bylo zjištěno na jeho území, a za něž dosud nebyla uložena sankce, i když k tomuto porušení došlo na území jiné smluvní či nesmluvní strany.

Výjimečně, bylo-li zjištěno porušení, kterého se dopustil dopravce usazený v jiné smluvní či nesmluvní straně, podléhá uložení sankcí postupu stanoveném ve dvoustranných dohodách o silniční dopravě mezi dotčenými stranami.

Smluvní strany prošetří, zda by bylo možné zrušit počínaje rokem 2011 výjimku uvedenou v odst. 6 písm. b), a to na základě ochoty všech smluvních stran tak učinit.

7. Zahájí-li smluvní strana řízení nebo uloží-li sankci za určité porušení, musí o tom řidiči vystavit řádný písemný doklad.

8. Smluvní strany zajistí, aby existoval systém přiměřených sankcí, který může zahrnovat peněžité sankce, pro případ porušení této Dohody ze strany dopravců, přidružených odesílatelů, speditérů, organizátorů turistických zájezdů, hlavních dodavatelů, subdodavatelů a agentur zprostředkovávajících zaměstnání řidičům.“

Vložit nové články 12a, 13a a 22b následujícího znění:

„Článek 12a

(Vzorové standardizované formuláře)

1. Pro usnadnění mezinárodních silničních kontrol budou v Příloze této Dohody uvedeny vzorové jednotné formuláře, které mohou být v případě potřeby použity a které budou za tímto účelem do Dohody doplněny prostřednictvím nového Dodatku 3. Tyto formuláře budou zavedeny nebo změněny v souladu s postupem vymezeným v článku 22b.

2. Vzorové formuláře uvedené v Dodatku 3 nejsou v žádném případě závazné. Pokud jsou ovšem použity, musí být dodržován stanovený obsah, a to zejména číslování, pořadí a názvy položek.

3. Smluvní strany mohou z důvodu zajištění souladu s vnitrostátními či regionálními požadavky doplnit tyto údaje o další informace. Tyto dodatečné informace nesmí být za žádných okolností vyžadovány pro dopravu začínající v jiné smluvní straně či třetí zemi. Za tímto účelem musí být dodatečné údaje uvedeny na formuláři zcela odděleně od údajů určených pro mezinárodní dopravu.

4. Tyto formuláře musí být uznávány při všech silničních kontrolách prováděných na území smluvních stran této Dohody.

Článek 13a

(Přechodná ustanovení)

Ustanovení uvedená na konci čl. 12, odst. 7 písm. a) a odst. 7 písm. b) Přílohy této Dohody nabudou účinnosti 3 měsíce od nabytí účinnosti této novelizace.

Článek 22b

(Postup pro změnu Dodatku 3)

1. Dodatek 3 Přílohy této Dohody lze měnit v souladu s následujícím postupem.
2. Každý návrh na zavedení vzorového formuláře do Dodatku 3 podle čl. 12a této Dohody nebo na změnu existujícího formuláře se předkládá k přijetí Pracovní skupině pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise. Návrh je považován za přijatý, je-li schválen většinou přítomných a hlasujících smluvních stran.

Sekretariát Evropské hospodářské komise formálně informuje příslušné orgány všech smluvních stran této Dohody o všech takto schválených změnách a zároveň sdělí tuto informaci Generálnímu tajemníkovi spolu s kopií příslušného textu.

3. Každý takto schválený vzor lze používat po uplynutí 3 měsíců od data, kdy byla tato informace sdělena smluvním stranám této Dohody.“

Část druhá

Změny přílohy Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)

Článek 11

Nahradit článek 11 odstavce 2 Přílohy následujícím zněním:

„2. a) Dopravce uchovává záznamové listy a výtisky, vyhotovují-li se podle čl. 12, odst. 1, v chronologickém pořadí a čitelné podobě nejméně jeden rok po jejich použití a na žádost dotyčných řidičů jim vydá jejich kopie. Dopravce vydá dále dotyčným řidičům na žádost kopie stažených údajů z karty řidiče a jejich výtisky. Záznamové listy, výtisky a stažené údaje musí být předloženy nebo vydány na žádost pověřeného kontrolora.

b) Dopravce, který používá vozidla vybavená kontrolním zařízením podle Dodatku 1B této Přílohy a na něž se vztahuje tato Dohoda, zajistí, aby

- i) se veškeré údaje pravidelně stahovaly z jednotky vozidla a karty řidiče, jak to stanoví smluvní strana, a aby se příslušné údaje stahovaly častěji, aby se zajistilo, že jsou staženy údaje o všech činnostech, které dopravce provedl nebo které pro něj byly provedeny,

- ii) veškeré údaje stažené z jednotky vozidla a z karty řidiče byly uchovávány po dobu nejméně 12 měsíců po jejich zaznamenání a na žádost kontrolora byly tyto údaje dostupné z provozovny dopravce, přímo nebo dálkově.

Pro účely tohoto pododstavce je pojem „stahování“ vykládán v souladu s definicí uvedenou v kapitole I, bodě s) Dodatku 1B.“

Článek 12

V článku 12 odstavci 1 Přílohy:

- Se uvedená změna druhého a třetího pododstavce se týká pouze francouzského znění.
- V druhém pododstavci:

Nahradit slovo „prozatímnímu“ slovem „příslušnému“.

Změnit článek 12 odstavec 2 Přílohy následovně:

„2. a) Řidiči musí používat záznamové listy nebo kartu řidiče každý den, kdy řídí, od okamžiku, kdy převezmou vozidlo. Záznamový list nebo karta řidiče nesmí být vyjmuty před koncem denní pracovní doby, pokud není jejich vyjmutí jinak povoleno. Žádný záznamový list nebo karta řidiče nesmí být používány po dobu delší, než pro kterou jsou určeny.

Je-li ve vozidle vybaveném kontrolním zařízením v souladu s Dodatkem 1B přítomen více než jeden řidič, každý z řidičů zajistí, aby byla jeho karta vložena do správného otvoru v tachografu.

b) Jestliže v důsledku svého vzdálení se od vozidla nemůže řidič používat kontrolní zařízení zabudované do vozidla, musí být časové úseky uvedené v odst. 3 druhé odrážce písm. b), c) a d):

- i) zaznamenány na záznamovém listu ručně, automatickým záznamem nebo jinými prostředky čitelně a bez znečištění listu, je-li vozidlo vybaveno kontrolním zařízením v souladu s Dodatkem 1, nebo
- ii) zadány na kartu řidiče zařízením k ručnímu zadání údajů, je-li vozidlo vybaveno kontrolním zařízením v souladu s Dodatkem 1B.

c) Nachází-li se ve vozidle více než jeden řidič, mění řidiči záznamové listy tak, aby informace uvedené v odst. 3 druhé odrážce písm. b), c) a d) níže byly zaznamenány na záznamovém listu řidiče, který v danou dobu skutečně řídil.“

Změnit článek 12 odstavec 7 písmena a) a b) Přílohy následovně:

„7. a) Řídí-li řidič vozidlo vybavené kontrolním zařízením v souladu s Dodatkem 1, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit:

- i) záznamové listy z běžného týdne a listy použité řidičem v předcházejících 15 kalendářních dnech,
- ii) kartu řidiče, je-li jejím držitelem, a
- iii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 kalendářních dnech, jak je vyžadováno podle této Dohody.

Po nabytí účinnosti podle čl. 13a této Dohody zahrnují časové úseky uvedené v bodech i) a iii) běžný den a předchozích 28 kalendářních dnů.

b) Řídí-li řidič vozidlo vybavené kontrolním zařízením v souladu s Dodatkem 1B, musí být schopen kdykoli na žádost kontrolora předložit:

- i) kartu řidiče, jejímž je držitelem,
- ii) ručně provedený záznam nebo výtisk pořízený v běžném týdnu a v předchozích 15 kalendářních dnech, jak je vyžadováno podle této Dohody,
- iii) záznamové listy, které odpovídají některému z období uvedených v předchozím bodě, během nichž řídil vozidlo vybavené kontrolním zařízením v souladu s Dodatkem 1.

Po nabytí účinnosti podle čl. 13a této Dohody zahrnují časové úseky uvedené v bodě ii) běžný den a předchozích 28 kalendářních dnů.“

Článek 13

Změnit článek 13 odstavec 2 Přílohy následovně:

„2. a) V době, kdy je kontrolní zařízení neschopné provozu nebo nefunguje správně, uvede řidič na záznamovém listu nebo listech nebo na příslušném listu, který je třeba připojit k záznamovému listu nebo ke kartě řidiče a na kterých zapíše údaje umožňující jeho identifikaci (jméno řidiče a číslo svého řidičského průkazu nebo jméno a číslo své karty řidiče) včetně svého podpisu, všechny údaje o různých časových úsecích, které kontrolním zařízením nebyly nadále zaznamenávány nebo tištěny správně.

b) Jestliže je karta řidiče poškozena, nefunguje správně, je ztracena nebo ukradena, nebo ji řidič nemá, musí řidič:

- i) na začátku jízdy vytisknout údaje o vozidle, které řídí, a na výtisk zaznamenat:

- údaje, které umožní identifikaci řidiče (jméno řidiče a číslo svého řidičského průkazu nebo jméno a číslo své karty řidiče), včetně svého podpisu,
 - časové úseky uvedené v čl. 12 odst. 3 druhé odrážce písm. b), c) a d);
- ii) na konci jízdy vytisknout údaje týkající se časových úseků zaznamenaných kontrolním zařízením, zaznamenat dobu jiné práce, pracovní pohotovosti a odpočinku od vyhotovení výtisku na začátku jízdy, nejsou-li zaznamenány tachografem, a uvést na tomto dokumentu údaje, které umožní identifikaci řidiče (jméno řidiče a číslo svého řidičského průkazu nebo jméno a číslo své karty řidiče) včetně svého podpisu.“

Část třetí**Změny dodatků přílohy Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)****Příloha - DODATEK 1****POŽADAVKY NA KONSTRUKCI, ZKOUŠKY,
MONTÁŽ A KONTROLU**

Uvedené změny se týkají pouze ruského znění.

Příloha - DODATEK 2**SCHVALOVACÍ ZNAČKA A OSVĚDČENÍ**

Vložit následující země do seznamu uvedeného v bodu I, odstavci 1 „SCHVALOVACÍ ZNAČKA“:

Albánie	54
Arménie	55
Černá Hora	56
San Marino	57
Monako	59

Nahradit “Serbia and Montenegro 10”:

Srbsko	10
--------	----

Nový - DODATEK 3

Vložit nový Dodatek 3 za Dodatek 2 Přílohy následujícího znění:

„VZOROVÉ FORMULÁŘE

V souladu s čl. 12a této Dohody mohou dopravci pro usnadnění silničních kontrol používat následující vzorové formuláře:

1. POTVRZENÍ O ČINNOSTECH se používá, měl-li řidič volno z důvodu nemoci, čerpal řádnou dovolenou nebo pokud řídil vozidlo vyňaté z působnosti dohody AETR, jak je uvedeno v čl. 2 této Dohody.

Pokyny k použití (Uvádět na zadní straně formuláře, pokud je to možné)

- a) Dotčený dopravce a řidič musí před cestou vyplnit všechna pole formuláře.
- b) Znění formuláře nelze měnit.
- c) Aby byl platný, musí být formulář podepsán jak oprávněným zástupcem dopravce, tak samotným řidičem. Samostatně výdělečně činný řidič formulář podepíše, jak za dopravce, tak i za řidiče. Platný je pouze podepsaný originál.
- d) Formulář je možné vytisknout na papír obsahující logo dopravce. Položky 1-5 mohou být předtištěny. Podpis nelze nahradit otiskem razítka dopravce, lze jej k podpisu ovšem připojit.
- e) Veškeré národní či regionální informace musí být uvedeny na zadní straně formuláře.
- f) Pokud je formulář vyhotoven v jiném než anglickém nebo francouzském jazyce musí být nadpis v národním jazyce uveden pod anglickým a francouzským nadpisem, které musí zůstat zachovány. Pokud je původní dokument vyhotoven v jiném než anglickém jazyce musí být názvy položek v těle formuláře zopakovány v anglickém jazyce (podle přiloženého vzoru).

2. *(Vyhrazeno pro případný další formulář)...*“

ATTESTATION OF ACTIVITIES*/FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS*
*(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)/(RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU L'AETR**)*
POTVRZENÍ O ČINNOSTECH* (NARIŽENÍ (ES) 561/2006 NEBO 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

Musí být vyplněno strojově latinkou a podepsáno před cestou. Musí být uchovááno spolu s originálními záznamy kontrolního zařízení, kdekoli je jejich uchovávání požadováno.

NEPRAVDIVÁ TVRZENÍ JSOU PORUŠENÍM PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

Part to be filled in by the undertaking (Tuto část vyplňuje dopravce)

1. Name of the undertaking/Název dopravce.....
 2. Street address, postal code, city/Adresa, PSČ, obec.....
- Country / Stát:
3. Telephone number (including international prefix)/Telefonní číslo (vč. mezinárodní předvolby).....
 4. Fax number (including international prefix/Faxové číslo (vč. mezinárodní předvolby).....
 5. E-mail address/E-mailová adresa:.....

I, the undersigned (Já, níže podepsaný/á):

6. Name and first name/Příjmení a jméno.....
7. Position in the undertaking/Pozice u dopravce.....

declare that the driver/ potvrzuji, že řidič:

8. Name and first name/ Příjmení a jméno.....
 9. Date of birth (day/month/year)/Datum narození: (den/měsíc/rok):
 10. Driving licence or identity card or passport number/Číslo řidičského průkazu nebo číslo občanského průkazu nebo číslo pasu.....
 11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/jenž u dopravce pracuje od (den/měsíc/rok)
- for the period/v období:
12. from (hour/day/month/year)/od (hodina/den/měsíc/rok):.....
 13. to (hour/day/month/year)/do (hodina/den/měsíc/rok):.....
 14. ☐ was on sick leave*** /měl volno z důvodu nemoci
 15. ☐ was on annual leave*** /čerpal řádnou dovolenou
 16. ☐ was on leave or rest*** /měl volno nebo čerpal odpočinek
 17. ☐ drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*** / řídil vozidlo vyňaté z oblasti působnosti Nařízení (ES) č. 561/2006 nebo dohody AETR
 18. ☐ performed other work than driving*** /vykonával jinou práci než řízení
 19. ☐ was available*** /měl pracovní pohotovost
 20. Place /Místo:..... Date/Datum:.....

Signature/Podpis

21. I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (Já, řidič, potvrzuji, že jsem neřídil vozidlo spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 561/2006 nebo dohody AETR během výše uvedeného období).

22. Place/Místo:.....

Date/Datum:.....

Signature of the driver /Podpis řidiče

* 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 (formulář je k dispozici v elektronické a výtiskitelné podobě na internetové adrese):
<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 (Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě)



Vydává a tiskne: Tiskárna Ministerstva vnitra, p. o., Bartůňkova 4, pošt. schr. 10, 149 01 Praha 415, telefon: 272 927 011, fax: 974 887 395 – **Redakce:** Ministerstvo vnitra, nám. Hrdinů 1634/3, pošt. schr. 155/SB, 140 21 Praha 4, telefon: 974 817 287, fax: 974 816 871 – **Administrace:** písemné objednávky předplatného, změny adres a počtu odebíraných výtisků – MORAVIAPRESS, a. s., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, fax: 519 321 417, e-mail: sbirky@moraviapress.cz. Objednávky ve Slovenské republice přijímá a titul distribuuje Magnet-Press Slovakia, s. r. o., Teslova 12, 821 02 Bratislava, tel.: 00421 2 44 45 46 28, fax: 00421 2 44 45 46 27. **Roční předplatné** se stanovuje za dodávku kompletního ročníku včetně rejstříku z předcházejícího roku a je od předplatitelů vybíráno formou záloh ve výši oznámené ve Sbírce mezinárodních smluv. Závěrečné vyúčtování se provádí po dodání kompletního ročníku na základě počtu skutečně vydaných částek (první záloha na rok 2010 činí 5 000,- Kč) – Vychází podle potřeby – **Distribuce:** MORAVIAPRESS, a. s., U Póny 3061, 690 02 Břeclav, celoroční předplatné – 516 205 176, 516 205 175, objednávky jednotlivých částek (dobírky) – 516 205 175, objednávky-knihkupci – 516 205 175, faxové objednávky – 519 321 417, e-mail – sbirky@moraviapress.cz, zelená linka – 800 100 314. **Internetová prodejna:** www.sbirkyzakonu.cz – **Drobný prodej** – **Benešov:** Oldřich HAAGER, Masarykovo nám. 231; **Brno:** Ing. Jiří Hrazdil, Vranovská 16, SEVT, a. s., Česká 14; **České Budějovice:** SEVT, a. s., Česká 3, tel.: 387 319 045; **Cheb:** EFREX, s. r. o., Karlova 31; **Chomutov:** DDD Knihkupectví – Antikvariát, Ruská 85; **Kadaň:** Knihařství – Příbíkova, J. Švermy 14; **Kladno:** eL VaN, Ke Stadionu 1953, tel.: 312 248 323; **Klatovy:** Krameriovo knihkupectví, nám. Míru 169; **Liberec:** Podještědské knihkupectví, Moskevská 28; **Litoměřice:** Jaroslav Tvrdík, Štursova 10, tel.: 416 732 135, fax: 416 734 875; **Most:** Knihkupectví „U Knihomila“, Ing. Romana Kopková, Moskevská 1999; **Olomouc:** ANAG, spol. s r. o., Denisova č. 2, Zdeněk Chumchal – Knihkupectví Tycho, Ostružnická 3, **Ostrava:** LIBREX, Nádražní 14, Profesio, Hollarova 14, SEVT, a. s., Denisova 1; **Otrokovice:** Ing. Kučeřík, Jungmannova 1165; **Pardubice:** LEJHANEK, s. r. o., třída Míru 65; **Plzeň:** Typos, tiskařské závody, s. r. o., Úslavská 2, EDICUM, Bačická 15, Technické normy, Na Roudné 5, Vydavatelství a naklad. Aleš Čeněk, nám. Českých bratří 8; **Praha 1:** NEOLUXOR, Na Poříčí 25, LINDE Praha, a. s., Opletalova 35, NEOLUXOR s. r. o., Václavské nám. 41; **Praha 4:** SEVT, a. s., Jihlavská 405; **Praha 6:** PPP – Staňková Isabela, Puškinovo nám. 17, PERIODIKA, Komornická 6; **Praha 8:** Specializovaná prodejna Sbírky zákonů, Sokolovská 35, tel.: 224 813 548; **Praha 9:** Abonentní tiskový servis-Ing. Urban, Jablonecká 362, po-pá 7-12 hod., tel.: 286 888 382, e-mail: tiskovy.servis@abonent.cz, DOVOZ TISKU SUWECO CZ, Klečákova 347; **Praha 10:** BMSS START, s. r. o., Vinohradská 190, MONITOR CZ, s. r. o., Třebostická 5, tel.: 283 872 605; **Přerov:** Odborné knihkupectví, Bartošova 9, Jana Honková-YAHO-i-centrum, Komenského 38; **Sokolov:** KAMA, Kalousek Milan, K. H. Borovského 22, tel./fax: 352 605 959; **Tábor:** Milada Šimonová – EMU, Zavadilská 786; **Teplice:** Knihkupectví L & N, Kapelní 4; **Ústí nad Labem:** PNS Grosso s. r. o., Havířská 327, tel.: 475 259 032, fax: 475 259 029, Kartoon, s. r. o., Solvayova 1597/3, Vazby a doplňování Sbírek zákonů včetně dopravy zdarma, tel.+fax: 475 501 773, www.kartoon.cz, e-mail: kartoon@kartoon.cz; **Zábřeh:** Mgr. Ivana Patková, Žižkova 45; **Zátec:** Simona Novotná, Brázda-prodejna u pivovaru, Žižkovo nám. 76, Jindřich Procházka, Bezděkov 89 – Vazby Sbírek, tel.: 415 712 904. **Distribuční podmínky předplatného:** jednotlivé částky jsou expedovány neprodleně po dodání z tiskárny. Objednávky nového předplatného jsou vyřizovány do 15 dnů a pravidelné dodávky jsou zahajovány od nejbližší částky po ověření úhrady předplatného nebo jeho zálohy. Částky vyšlé v době od zaevidování předplatného do jeho úhrady jsou doposílány jednorázově. Změny adres a počtu odebíraných výtisků jsou prováděny do 15 dnů. **Reklamace:** informace na tel. číslo 516 205 175. V písemném styku vždy uvádějte IČO (právnícká osoba), rodné číslo (fyzická osoba). **Podávání novinových zásilek** povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpný závod Jižní Morava Ředitelství v Brně č. j. P/2-4463/95 ze dne 8. 11. 1995.