

**Изменения на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (Ратифицирана със закон, приет от 37-о Народно събрание на 17 март 1995 г. - ДВ, бр. 28 от 1995 г., в сила от 8 ноември 1995 г. (ДВ, бр. 99 от 1995 г.) и Приложението към Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (ДВ, бр. 4 от 2003 г.) (**

Обн. - ДВ, бр. 27 от 03.04.2012 г., в сила от 20.09.2010 г.

Приети от Работната група по автомобилен транспорт на Икономическата комисия за Европа към Организацията на обединените нации на нейната 103 сесия през 2008 г., нотифицирани на договарящите страни.

Издадени от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията

**Част първа Изменения на основния текст на спогодбата**

(съгласно процедурата, определена в член 21, параграфи 1 до 6)

**Член 1 (Определения)**

Следните определения от член 1 на спогодбата се изменят, както следва:

„е) „допустима максимална маса" е максималната маса на превозното средство в натоварено състояние, обявена за допустима от компетентния орган на държавата, в която е регистрирано превозното средство;"

„ж) „автомобилен превоз" е всяко пътуване, осъществено изцяло или отчасти по пътища, отворени за обществено ползване с превозно средство, без значение дали е натоварено, или не, използвано за превоз на пътници или товари;"

„й) „водач" е всяко лице, заплатено или не, което управлява превозното средство дори за кратък период от време или което се намира на борда на превозното средство като част от неговите задължения да бъде на разположение за управление при нужда;"

„м) „почивка" е всеки непрекъснат период, през който водачът може свободно да разполага със своето време;"

В член 1 на спогодбата се добавят следните нови определения:

„н) „прекъсване" е всеки период от време, през който водачът не може да управлява или да извършва друга работа и който се използва изключително за възстановяване;

о) „дневна почивка" е дневен период от време, през който водачът може свободно да разполага със своето време и който включва „нормална дневна почивка" и „намалена дневна почивка":

- „нормална дневна почивка" е всеки период на почивка с продължителност най-малко 11 часа. Алтернативно, нормалната дневна почивка може да бъде ползвана на два периода, първият от които трябва да бъде непрекъснат период от най-малко 3 часа, а вторият - непрекъснат период от най-малко 9 часа;

- „намалена дневна почивка" е всеки период на почивка с продължителност от най-малко 9 часа, но по-къс от 11 часа;

п) „седмична почивка" е седмичен период от време, през който водачът може свободно да разполага със своето време и който включва „нормална седмична почивка" и „намалена седмична почивка":

- „нормална седмична почивка" е всеки период на почивка с продължителност от най-малко 45 часа;

- „намалена седмична почивка" е всеки период на почивка, по-къс от 45 часа, който при спазване на условията, установени в член 8, параграф 6 на спогодбата, може да бъде намален до минимум 24 последователни часа;

р) „друга работа" е всяка работна дейност с изключение на управление, включително всяка работа за същия или друг работодател, в транспортния сектор или извън него. Не се включва времето за изчакване и времето, което не е свързано с управление, прекарано в превозно средство в движение, на ферибот или във влак;

с) „време на управление" е продължителността на управлението, записана автоматично, полуавтоматично или ръчно при условията, определени в тази спогодба;

т) „дневно време на управление" е общата продължителност на времето на управление между края на една дневна почивка и началото на следващата дневна почивка или между дневна почивка и седмична почивка;

у) „седмично време на управление" е общата продължителност на времето на управление през седмицата;

ф) „период на управление" е общата продължителност на времето на управление от момента, в който водачът започне да управлява след почивка или прекъсване, до момента, в който започне да ползва почивка или прекъсване. Периодът на управление може да е непрекъснат или прекъснат; х) „екипно управление" е положението, при което през всеки период на управление между две последователни дневни почивки или между дневна почивка и седмична почивка на борда на превозното средство има най-малко двама водачи за извършване на управлението. През първия час на екипното управление присъствието на друг водач или водачи не е задължително, но през останалата част от периода е задължително;

ц) „транспортно предприятие" е всяко физическо лице, всяко юридическо лице, всяко сдружение или група лица без юридическа правосубектност, със стопанска или нестопанска цел, или всеки официален орган, независимо дали притежава самостоятелна юридическа правосубектност, или зависи от орган, който притежава такава правосубектност, които извършват автомобилен превоз, независимо дали под наем, или срещу възнаграждение, или за собствена сметка."

## **Член 2 (Обхват)**

**Член 2** на спогодбата се изменя, както следва:

„1. Тази спогодба се прилага на територията на всяка договаряща страна за всеки международен автомобилен превоз, извършван от всяко превозно средство, регистрирано на територията на тази договаряща страна или на територията на всяка друга договаряща страна.

2. Независимо от горното, освен при противна уговорка между договарящите страни, на чиято територия се извършва превозът, тази спогодба не се прилага по отношение на международни автомобилни превози, извършвани от:

а) превозни средства, предназначени за превоз на товари, които имат допустима максимална маса, включително всяко ремарке или полуремарке, ненадвишаваща 3,5 тона;

б) превозни средства, предназначени за превоз на пътници, които предвид тяхната конструкция и оборудване са годни да превозват не повече от девет лица, включително водача, и са предназначени за тази цел;

в) превозни средства, предназначени за превоз на пътници по редовни линии, когато маршрутът на въпросната линия не надвишава 50 километра;

г) превозни средства, чиято максимално допустима скорост не надвишава 40 километра в час;

д) превозни средства, притежавани или наети без водач от въоръжените сили, службите за гражданска защита, противопожарните служби и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред, когато превозът се извършва в изпълнение на задачи, възложени на тези служби и е под техен контрол;

- е) превозни средства, предназначени за извънредни случаи или спасителни операции, включително превоз на хуманитарна помощ с нетърговска цел;
- ж) специализирани превозни средства, използвани за медицински цели;
- з) специализирани ремонтни превозни средства, извършващи дейност в радиус от 100 километра от тяхната база;
- и) превозни средства, преминаващи пътни изпитания за целите на техническо разработване, ремонт или поддържане, и нови или възстановени превозни средства, които не са въведени в експлоатация;
- й) превозни средства с допустима максимална маса, ненадвишаваща 7,5 тона, използвани за превоз на товари с нетърговска цел;
- к) търговски превозни средства, които имат исторически статут съгласно законодателството на договарящата страна, в която те се управляват, и които се използват за превоз на пътници или товари с нетърговска цел."

### **Член 3 (Прилагане на някои разпоредби на спогодбата при автомобилни превози, извършвани с превозни средства, регистрирани на територията на недоговарящи страни)**

В член 3 параграф 2 на спогодбата се изменя, както следва:

„2. а) Независимо от горното, всяка договаряща страна, по отношение на превозно средство, регистрирано в държава, която не е договаряща страна по тази спогодба, може вместо контролен уред, съответстващ на спецификациите в приложението на тази спогодба, да изисква само дневни тахографски листове, попълвани ръчно от всеки член на екипажа за периода от време, започващ от влизането на територията на първата договаряща страна.

б) За тази цел всеки член на екипажа записва на своя тахографски лист данните относно своите професионални дейности и почивки, използвайки съответните графични символи, посочени в член 12 от приложението на тази спогодба."

### **Член 6 (Време на управление)**

**Член 6** на спогодбата се изменя, както следва:

„1. Дневното време на управление, както е определено в член 1, буква „т" от тази спогодба, не може да превишава 9 часа. Това време може да бъде удължено до най-много 10 часа не повече от два пъти седмично.

2. Седмичното време на управление, както е определено в член 1, буква „у" от тази спогодба, не може да превишава 56 часа.

3. Общото време на управление през всеки две последователни седмици не може да превишава 90 часа.

4. Периодите на управление включват цялото време на управление на територията на договарящи и недоговарящи страни.

5. Водачът записва като „друга работа" времето, използвано съгласно описанието в член 1, буква „р", както и времето за управление на превозно средство, използвано за търговски операции, които не попадат в обхвата на тази спогодба, и също така записва всички периоди, през които е на разположение съгласно посоченото в член 12, параграф 3, буква „в" от приложението на тази спогодба. Тези записи се въвеждат ръчно на тахографски лист или разпечатка или чрез функциите за ръчен запис на записващото оборудване."

### **Член 7 (Прекъсвания)**

В член 7 параграфи от 1 до 3 на спогодбата се изменят, както следва:

„1. След период на управление от четири часа и половина водачът ползва прекъсване от най-малко 45 минути, освен ако не започва период на почивка.

2. Това прекъсване, както е определено в член 1, буква „н" от тази спогодба, може да се замени с прекъсване от най-малко 15 минути, последвано от прекъсване от най-

малко 30 минути всяко, разпределени през периода на управление или непосредствено след този период така, че да бъдат спазени разпоредбите на параграф 1.

3. За целите на този член времето за изчакване и времето, което не е използвано за управление, прекарано на превозно средство в движение, на ферибот или във влак, не се счита за „друга работа“ по смисъла на член 1, буква „р“ от тази спогодба и може да се приеме за „прекъсване“.

## Член 8 (Почивки)

**Член 8** на спогодбата се изменя, както следва:

„1. Водачът ползва дневни и седмични почивки, както са определени в член 1, букви „о“ и „п“.

2. За всеки период от 24 часа след края на предходната дневна почивка или седмична почивка водачът трябва да е ползвал нова дневна почивка.

Когато частта от дневната почивка, която попада в този 24-часов период, е най-малко 9 часа, но е по-малка от 11 часа, тогава тази дневна почивка се счита за намалена дневна почивка.

3. Като изключение от параграф 2 в рамките на 30 часа след края на дневна или седмична почивка водач, извършващ екипно управление, трябва да е ползвал нова дневна почивка от най-малко 9 часа.

4. Дневната почивка може да бъде удължена до нормална седмична почивка или намалена седмична почивка.

5. Между всеки две седмични почивки водачът може да ползва най-много три намалени дневни почивки.

6. а) През всеки две последователни седмици водачът ползва най-малко:

(i) две нормални седмични почивки; или

(ii) една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от най-малко 24 часа. Обаче намалението се компенсира с еквивалентен период на почивка, ползван без прекъсване преди края на третата седмица след въпросната седмица.

Седмичната почивка започва не по-късно от края на шест 24-часови периода от края на предходната седмична почивка.

б) Като изключение от параграф 6, буква „а“ водач, осъществяващ еднократен курс за международен превоз на пътници, различен от редовна линия, може да отложи седмичната почивка с максимум дванадесет последователни 24-часови периода след предходната нормална седмична почивка, при условие че:

(i) курсът продължава най-малко 24 последователни часа в договаряща страна или трета страна, различна от тази, в която започва курсът, и

(ii) след периода на изключението водачът ползва:

а. две нормални седмични почивки, или

б. една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от най-малко 24 часа. Обаче намалението се компенсира с еквивалентен период на почивка, ползван без прекъсване преди края на третата седмица след периода на изключението,

и

(iii) четири години след въвеждането на дигиталния тахограф в страната на регистрация превозното средство е оборудвано със записващо оборудване, съответстващо на изискванията на допълнение 1Б на приложението, и

(iv) след 1 януари 2014 г., при управление в периода между 22,00 часа и 6,00 часа превозното средство се управлява в режим на екипно управление или периодът на управление, посочен в член 7, е намален до три часа.

в) Като изключение от параграф 6, буква „а“ водачите, участващи в екипно управление, всяка седмица ползват нормална седмична почивка от най-малко 45 часа. Този период може да бъде намален до минимум 24 часа (намалена седмична почивка).

Обаче намалението се компенсира с еквивалентен период на почивка, ползван без прекъсване преди края на третата седмица след въпросната седмица.

Седмичната почивка започва не по-късно от края на шест 24-часов период от края на предходната седмична почивка.

7. Всяка почивка, ползвана като компенсация за намалена седмична почивка, се включва към друга почивка от най-малко 9 часа.

8. По желание на водача дневните почивки и намалените седмични почивки, ползвани извън базата, могат да бъдат ползвани в превозното средство, ако то разполага с подходящи условия за спане за всеки водач, предвидени от конструктивния проект, и превозното средство е неподвижно.

9. Седмична почивка, която попада в две седмици, може да бъде отчетена през всяка една от седмиците, но не и в двете."

В спогодбата се добавя нов член 8 bis, както следва:

### **„Член 8 bis (Изключения от член 8)**

1. Като изключение от член 8, когато водач придружава превозно средство, което е транспортирано с ферибот или влак, и ползва нормална дневна почивка, тази почивка може да бъде прекъсвана не повече от два пъти с други дейности, ако са изпълнени следните условия:

а) трябва да има възможност частта от дневната почивка, ползвана на сушата, да се ползва преди или след частта от дневната почивка, ползвана на ферибота или влака;

б) периодът между двете части на дневната почивка трябва да е колкото се може по-кратък и в никакъв случай не може да превишава общо един час преди качването или след слизането, като митническите формалности се включват в операциите за качване и слизане.

През всички части от дневната почивка водачът трябва да има достъп до легло или кушетка.

2. Всяко време, прекарано в пътуване до мястото на поемане на превозно средство, което попада в обхвата на тази спогодба, или за връщане от такова място, когато превозното средство не се намира в дома на водача, нито в оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран, не се счита за почивка или прекъсване, освен ако водачът се намира на ферибот или влак и има достъп до подходящо място за спане.

3. Всяко време, прекарано от водача в управление на превозно средство, което не попада в обхвата на тази спогодба, до или от превозно средство, което попада в обхвата на тази спогодба и което не се намира нито в дома на водача, нито в оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран, се счита за „друга работа“."

### **Член 9 (Отклонения)**

Последното изречение на член 9 на спогодбата се изменя, както следва:

„... Водачът трябва да впише вида и причините за отклонението от тези разпоредби в тахографския лист или на разпечатка от контролния уред или в графика за работа най-късно при пристигането на подходящо място за спиране.“

### **Член 11 (Проверки, извършвани от предприятието)**

В член 11 параграф 1 на спогодбата се изменя, както следва:

„1. Предприятието трябва да организира автомобилните превози и надлежно да инструктира членовете на екипажите по такъв начин, че да бъдат в състояние да спазват разпоредбите на тази спогодба.“

В края на член 11, параграф 3 на спогодбата се добавя следният текст:

„... или да се насърчават нарушения на тази спогодба.“

В член 11 на спогодбата се добавят следните два параграфа:

„4. Транспортното предприятие носи отговорност за нарушенията, извършени от водачи на предприятието, дори ако нарушението е извършено на територията на друга договаряща страна или на недоговаряща страна.

Без да се ограничава правото на договарящите страни да налагат пълна отговорност на транспортните предприятия, договарящите страни могат да поставят тази отговорност в зависимост от това дали предприятието е нарушило параграфи 1 и 2. Договарящите страни могат да вземат предвид доказателства, от които е видно, че няма основания предприятието да бъде държано отговорно за извършеното нарушение.

5. Предприятията, изпращачите, спедиторите, туроператорите, главните изпълнители, подизпълнителите и агенциите за наемане на водачи вземат необходимите мерки с оглед договорените графици за превоз да съответстват на условията на тази спогодба."

## **Член 12 (Мерки за осигуряване прилагането на спогодбата)**

В член 12, параграф 1 букви от „а" до „в" на спогодбата се изменят, както следва:

„а) Компетентните администрации на договарящите страни организират проверките така, че:

(i) през всяка една календарна година да се проверяват минимум 1 % от дните, отработени от водачи на превозни средства, за които се прилага тази спогодба. От 1 януари 2010 г. този процент се увеличава на най-малко 2 %, а от 1 януари 2012 г. - на най-малко 3 %;

(ii) най-малко 15 % от общия брой на проверените работни дни да се проверяват на пътя и най-малко 25 % - в помещенията на предприятията. От 1 януари 2010 г. не по-малко от 30 % от общия брой на проверените работни дни да се проверяват на пътя и не по-малко от 50 % да се проверяват в помещенията на предприятията.

б) Елементите на проверките на пътя включват:

(i) дневното и седмичното време на управление, прекъсванията и дневните и седмичните почивки;

(ii) тахографските листове от предходните дни, които трябва да се намират на борда на превозното средство, и/или данните за същия период, записани върху картата на водача и/или в паметта на контролния уред и/или на разпечатките, когато се изискват;

(iii) правилното функциониране на контролния уред.

Тези проверки се извършват без дискриминация по отношение на превозните средства, предприятията и водачите, независимо дали са местни, или не и независимо от отправния пункт и маршрута на пътуването или вида на тахографа.

в) Елементите на проверките в помещенията на предприятията включват освен елементите, предмет на проверките на пътя, и съответствието с разпоредбите на член 11, параграф 2 от приложението:

(i) седмичните почивки и периодите на управление между тези почивки;

(ii) двуседмичните ограничения на часовете за управление;

(iii) компенсациите на седмичните почивки, намалени в съответствие с член 8, параграф 6;

(iv) използването на тахографски листове и/или контролния уред на превозното средство, картата на водача и разпечатките и/или организирането на работното време на водачите."

В член 12 на спогодбата се добавят нови параграфи от 6 до 8, както следва:

„6. а) Договарящата страна упълномощава своите компетентни органи да налагат санкции на водачи за нарушение на тази спогодба, което е установено на нейната територия и за което вече не е наложена санкция, дори ако нарушението е извършено на територията на друга договаряща страна или недоговаряща страна;

б) Договарящата страна упълномощава своите компетентни органи да налагат санкции на предприятия за нарушение на тази спогодба, което е установено на нейната територия и за което вече не е наложена санкция, дори ако нарушението е извършено на територията на друга договаряща страна или недоговаряща страна.

По изключение, когато установеното нарушение е извършено от предприятие, установено в друга договаряща страна или недоговаряща страна, санкциите се налагат в съответствие с процедурата, предвидена в двустранната спогодба за автомобилни превози между съответните страни.

От 2011 г. договарящите страни ще започнат да разглеждат възможността за премахване на изключението в параграф 6, буква „б“ въз основа на готовността на всички договарящи страни.

**7.** Когато договаряща страна образува производство или наложи санкция за конкретно нарушение, тя предоставя на водача надлежни доказателства за това в писмен вид.

**8.** Договарящите страни осигуряват въвеждането на система от съразмерни санкции, които могат да включват финансови санкции, за нарушения на тази спогодба, извършени от предприятия или свързани с тях изпращачи, спедитори, туроператори, главни изпълнители, подизпълнители или агенции за наемане на водачи."

В спогодбата се добавят нови членове 12 bis, 13 bis и 22 ter, както следва:

### **„Член 12 bis (Стандартизирани образци на формуляри)**

**1.** За улесняване на международните проверки на пътя в приложението на тази спогодба, което ще бъде съответно допълнено с ново допълнение 3, се въвеждат стандартизирани образци на формуляри за използване при необходимост. Тези формуляри се въвеждат или изменят в съответствие с процедурата, установена в член 22 ter.

**2.** Образците на формуляри, посочени в допълнение 3, по никакъв начин не са обвързващи. Обаче ако бъдат използвани, трябва да се спазва така определеното съдържание, особено номерата, последователността и наименованията на реквизитите.

**3.** Договарящите страни могат да допълват тези данни с допълнителна информация в изпълнение на национални или регионални изисквания. Тази допълнителна информация при никакви обстоятелства не може да се изисква за превози, започнали от друга договаряща страна или трета страна. За тази цел на формуляра тя трябва да е напълно разделена от данните, определени за международните превози.

**4.** Тези формуляри задължително се приемат при проверки на пътя, извършвани на територията на договарящите страни по тази спогодба.

### **Член 13 bis (Преходни разпоредби)**

Разпоредбите в края на член 12, параграф 7, букви „а“ и „б“ от приложението на тази спогодба се прилагат три месеца след влизането в сила на това изменение.

### **Член 22 ter (Процедура за изменение на допълнение 3)**

**1.** Допълнение 3 на приложението на тази спогодба се изменя в съответствие със следната процедура.

**2.** Всяко предложение за въвеждане в приложение 3 на образци на формуляри съгласно член 12 bis на тази спогодба или за промяна на съществуващи формуляри се внася за приемане от Работната група по автомобилен транспорт на Икономическата комисия за Европа. Предложението се счита за прието, ако е одобрено с мнозинство от договарящите страни, които са присъствали и гласували.

Секретариатът на Икономическата комисия за Европа уведомява официално компетентните органи на всички договарящи страни по тази спогодба за така приетите изменения и едновременно с това предава тази информация на генералния секретар, придружена от копие на съответния текст.

3. Така приетите образци на формуляри се използват три месеца след датата на съобщаване на информацията на договарящите страни по тази спогодба."

## **Част втора Изменения на приложението на спогодбата (съгласно процедурата, предвидена в член 21, параграф 8)**

### **Член 11**

В член 11 параграф 2 от приложението на спогодбата се заменя със следния текст:

„2. (а) Предприятието съхранява тахографските листове и разпечатките, когато разпечатките са направени в изпълнение на предвиденото в член 12, параграф 1, в хронологичен ред и в четлив вид в продължение на най-малко една година след тяхното използване и предоставя копия на заинтересованите водачи по тяхно искане. Предприятието също така предоставя копия от данните, извлечени от картите на водача, на заинтересованите водачи по тяхно искане, както и разпечатките на тези копия. Тахографските листове, разпечатките и извлечените данни се представят или предават по искане на всеки упълномощен инспектор.

(б) Предприятие, което използва превозни средства, които са оборудвани с контролен уред в съответствие с допълнение 1Б на това приложение и попадат в обхвата на тази спогодба, е длъжно:

(i) да осигури извличането на всички данни от уреда в превозното средство и картата на водача на интервали, определени от договарящата страна, както и честотата извличане на съответните данни, за да се гарантира извличането на всички данни за дейностите, предприети от предприятието или за него;

(ii) да осигури съхранението на данните, извлечени от уреда в превозното средство и картата на водача, в продължение на най-малко 12 месеца след записването им и при поискване от инспектор да осигури достъп до тези данни, пряко или дистанционно от помещенията на предприятието.

За целите на тази подточка понятието „извличане“ се тълкува в съответствие с определението в допълнение 1Б, глава I, буква „т“.

### **Член 12 В член 12, параграф 1, втора подточка на приложението на спогодбата**

Думата „временен“ се заменя с думата „подходящ“.

В член 12 параграф 2 на приложението на спогодбата се изменя, както следва:

„2. а) Водачите използват тахографски листове или карта на водача всеки ден, през който управляват превозно средство, започвайки от момента на приемането му. Тахографският лист или картата на водача не трябва да се изважда преди края на дневното работно време, освен ако има специално разрешение за това. Тахографският лист или картата на водача не може да се използва за по-дълъг период от този, за който е предназначен (а).

Когато на борда на превозно средство, оборудвано с контролен уред в съответствие с допълнение 1Б, има повече от един водач, всеки водач осигурява поставянето на неговата карта на водача в правилния вход на тахографа.

б) Когато в резултат на отсъствие от превозното средство водачът не може да използва контролния уред, монтиран на превозното средство, периодите от време, посочени в параграф 3, второ тире, букви „б“, „в“ и „г“ по-долу, трябва:

(i) когато превозното средство е оборудвано с контролен уред в съответствие с допълнение 1, да се запишат на тахографския лист ръчно, чрез автоматично записване или по друг начин четливо и без замърсяване на листа; или

(ii) когато превозното средство е оборудвано с контролен уред в съответствие с допълнение 1Б, да се запишат на картата на водача с използване на функцията за ръчно въвеждане, осигурена от записващото оборудване.



в) Когато на борда на превозното средство има повече от един водач, водачите при необходимост сменят тахографските листове така, че информацията, посочена в параграф 3, второ тире, букви „б“, „в“ и „г“ по-долу, да се записва на тахографския лист на водача, който в момента управлява превозното средство."

В член 12, параграф 7 букви „а“ и „б“ на приложението на спогодбата се изменят, както следва:

„7. а) Когато водачът управлява превозно средство, оборудвано с контролен уред в съответствие с допълнение 1, при всяко поискване от инспектор трябва да е в състояние да представи:

(i) тахографските листове от текущата седмица и тези, използвани от водача през предходните 15 календарни дни;

(ii) картата на водача, ако притежава такава; и

(iii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущата седмица и предходните 15 календарни дни, съгласно изискванията на тази спогодба.

От датата на прилагане, определена в член 13 bis на тази спогодба, периодите от време, посочени в подточки (i) и (iii), включват текущия ден и предходните 28 календарни дни.

б) Когато водачът управлява превозно средство, оборудвано с контролен уред в съответствие с допълнение 1Б, при всяко поискване от инспектор трябва да е в състояние да представи:

(i) картата на водача, на която е притежател;

(ii) всички ръчни записи и разпечатки, направени през текущата седмица и предходните 15 календарни дни, съгласно изискванията на тази спогодба;

(iii) тахографските листове, съответстващи на периода, посочен в предходната подточка, по време на който е управлявал превозно средство, оборудвано с контролен уред в съответствие с допълнение 1.

От датата на прилагане, определена в член 13 bis на тази спогодба, периодите от време, посочени в подточка (ii), включват текущия ден и предходните 28 календарни дни."

### **Член 13 В член 13 параграф 2 на приложението на спогодбата се изменя, както следва:**

„2. а) Когато уредът не е годен за експлоатация или е неизправен, цялата информация за различните периоди от време, през които не са извършвани записи или не са правени разпечатки по правилен начин от контролния уред, се записва от водача на тахографския лист или листове или на подходящ лист, прикрепен към тахографския лист или картата на водача, на който той нанася данни, позволяващи да бъде идентифициран (име и номер на свидетелството за управление или име и номер на картата на водача), включително неговия подпис.

б) Когато картата на водача е повредена, неизправна, изгубена или открадната или не е на разположение на водача, водачът е длъжен:

(i) в началото на пътуването да разпечата данните за превозното средство, което управлява, и на тази разпечатка да въведе:

- данни, позволяващи водачът да бъде идентифициран (име и номер на свидетелството за управление или име и номер на картата на водача), включително неговия подпис;

- периодите, посочени в член 12, параграф 3, второ тире, букви „б“, „в“ и „г“;

(ii) в края на пътуването да разпечата данните за периодите от време, записани от контролния уред, да запише всички периоди на друга работа, периоди на разположение и почивка, ползвани след разпечатването, направено в началото на пътуването, ако не са записани от тахографа, и отбелязва на този документ данни, позволяващи да бъде идентифициран (име и номер на свидетелството за управление или име и номер на картата на водача), включително неговия подпис."

## Част трета Изменения на допълненията на приложението на спогодбата

(съгласно процедурата, предвидена в член 22)

### Допълнение 2 (МАРКИРОВКА И СЕРТИФИКАТИ ЗА ОДОБРЯВАНЕ)

Към списъка в параграф 1 на глава I „Маркировка за одобряване“ се добавят следните страни:

Албания	54
Армения	55
Черна гора	56
Сан Марино	57
Монако	59
„Сърбия и Черна гора	10" се заменя със:
Сърбия	10

### Ново допълнение 3

След допълнение 2 на приложението на спогодбата се добавя ново допълнение 3, както следва:

#### „ОБРАЗЦИ НА ФОРМУЛЯРИ

В съответствие с член 12 bis на тази спогодба автомобилните превозвачи могат да използват следните образци на формуляри за улесняване на проверките на пътя:

**1. УДОСТОВЕРЕНИЕТО ЗА ДЕЙНОСТИ** се използва, когато водачът е бил в отпуск по болест, в годишен отпуск или е управлявал превозно средство, попадащо извън обхвата на спогодбата, както е определен в член 2 на тази спогодба.

Указания за попълване (По възможност да се възпроизведат на гърба на формуляра)

а) Всички полета на формуляра се попълват преди пътуването от транспортното предприятие и съответния водач.

б) Текстът на формуляра не може да се променя.

в) За да бъде валиден, формулярът се подписва от упълномощения представител на транспортното предприятие и от самия водач. В случаите, когато водачът е и представител на предприятието, той се подписва веднъж от името на предприятието и веднъж като водач. Валиден е само подписаният формуляр.

г) Формулярът може да бъде разпечатан на бланка на предприятието. Реквизити от 1 до 5 могат да се препечатват. Подписът на декларатора не може да бъде заместен от печата на предприятието, но може да се придружава от него.

д) Всяка допълнителна информация на национално или регионално равнище се включва на гърба на формуляра.

е) Когато формулярът се изготвя на език, различен от английски или френски, заглавието на националния език се изписва под заглавията на английски и френски език, които трябва да останат върху формуляра. Реквизитите в основната част на формуляра задължително се повтарят на английски език, когато оригиналният документ е изготвен на език, различен от английски (виж приложения образец).

**2. (запазена за възможен друг формуляр)..."**

**ДОПЪЛНЕНИЕ 3 НА ПРИЛОЖЕНИЕТО НА СПОГОДБАТА**  
**ATTESTATION OF ACTIVITIES\* / FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS\***  
**(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR\*\*) / (RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU L 'AETR\*\*)**

**УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА ДЕЙНОСТИ\***

(РЕГЛАМЕНТ (ЕО) 561/2006 ИЛИ АЕТР\*\*)

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.)

Попълва се с печатни латински букви и се подписва преди пътуването

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)

Съхранява се с оригиналните записи от контролния уред, когато тяхното съхранение е задължително  
**FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT / LES FAUSSES ATTESTATIONS CONSTITUENT UNE**

**ПОДПРАВЕНИ УДОСТОВЕРЕНИЯ ПРЕДСТАВЛЯВАТ НАРУШЕНИЕ**

Част, попълвана от предприятието / Part to be filled in by undertaking

1. Име на предприятието / Name of the undertaking.....

2. Адрес, пощенски код, град / Street address, postal code, city.....

Страна / Country:.....

3. Телефонен номер (включително международния телефонен код) / Telephone number (including international prefix).....

4. Номер на факс (включително международния телефонен код) / Fax number (including international prefix).....

5. Адрес на електронна поща / e-mail address:.....

Долуподписаният / I, the undersigned:

6. Фамилно и собствено име / Name and first name.....

7. Длъжност в предприятието / Position in the undertaking.....

декларирам, че водачът / declare that the driver

8. Фамилно и собствено име / Name and first name.....

9. Дата на раждане (ден/месец/година) / Date of birth (day/month/year):.....

10. Номер на свидетелство за управление или номер на лична карта или номер на паспорт / Driving licence or identity card or passport number.....

11. започнал работа в предприятието на (ден/месец/година) / who has started to work at the undertaking on (day/month/year).....

за периода / for the period

12. от (час/ден/месец/година) / from (hour/day/month/year):.....

13. до (час/ден/месец/година) / to (hour/day/month/year):.....

14.  е бил в отпуск по болест\*\*\* / was on sick leave

15.  е бил в годишен отпуск\*\*\* / was on annual leave

16.  е бил в отпуск или почивка\*\*\* / was on leave or rest

17.  е управлявал превозно средство, попадащо извън обхвата на Регламент (ЕО) 561/2006 или АЕТР\*\*\* / drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR

18.  е извършвал друга работа, а не управление на превозно средство / performed other work than driving

19.  е бил на разположение\*\*\* / was available

20. Място / Place:..... Дата / Date:.....

Подпис / Signature

21. Аз, водачът потвърждавам, че по време на горепосочения период не съм управлявал превозно средство, попадащо в обхвата на Регламент (ЕО) 561/2006 или АЕТР / I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.

22. Място / Place:..... Дата / Date:.....

Подпис на водача / Signature of the driver

\* Този формуляр е на разположение в електронна версия и версия за печат на следния адрес: / This form is available in electronic and printable version at the following address: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

\*\* Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози. / European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

\*\*\* Да се отбележи само една клетка. / Choose only one box.