

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

9631 *Texto consolidado del Acuerdo Europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), hecho en Ginebra el 1 de julio de 1970.*

ACUERDO EUROPEO SOBRE EL TRABAJO DE LAS TRIPULACIONES DE LOS VEHÍCULOS QUE EFECTÚEN TRANSPORTES INTERNACIONALES POR CARRETERA (AETR)

(Texto consolidado*)

* Este texto consolidado incluye el texto del Acuerdo Europeo sobre el Trabajo de las Tripulaciones de los Vehículos que efectúen Transportes Internacionales por Carretera (AETR), hecho en Ginebra de 1 de julio de 1970 (BOE número 277, de 18 de noviembre de 1976); la enmienda 1, en vigor desde el 3 de agosto de 1983 (BOE número 176, de 25 de julio de 1983); la enmienda 2, en vigor desde el 24 de abril de 1992 (BOE número 155, de 30 de junio de 1993); la enmienda 3, en vigor desde el 28 de febrero de 1995 (BOE número 290, de 5 de diciembre de 1995); la enmienda 4, en vigor desde el 27 de febrero de 2004 (BOE número 136, de 8 de junio de 2017); la enmienda 5, en vigor desde el 16 de junio de 2006 (BOE número 47, de 23 de febrero de 2007); la enmienda 6, en vigor desde el 20 de septiembre de 2010 (BOE número 136, de 8 de junio de 2017); la enmienda 7, en vigor desde el 5 de julio de 2016 (BOE número 136, de 8 de junio de 2017); la enmienda 8, en vigor desde el 8 de enero de 2020 (BOE número 262, de 3 de octubre de 2020) y la enmienda 9, en vigor desde el 23 de abril de 2022 (BOE número 113, de 12 de mayo de 2022).

Las Partes Contratantes,

Deseosas de favorecer el desarrollo y mejorar el transporte internacional por carretera de pasajeros y mercancías; y

Convencidas de la necesidad de aumentar la seguridad del tráfico por carretera, regular determinadas condiciones laborales en el ámbito del transporte internacional por carretera de conformidad con los principios de la Organización Internacional del Trabajo, y adoptar medidas de forma conjunta para velar por el cumplimiento de las normas que se establezcan;

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo:

a) Por «vehículo» se entenderá todo vehículo de motor o remolque; este término designará también cualquier conjunto de vehículos.

b) Por «vehículo de motor» se entenderá todo vehículo de carretera autopropulsado destinado normalmente al transporte de personas o mercancías por carretera o a remolcar por carretera otros vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías; este término no incluirá los tractores agrícolas.

c) Por «remolque» se entenderá todo vehículo concebido para ser remolcado por un vehículo de motor; el término incluirá también los semirremolques.

d) Por «semirremolque» se entenderá cualquier remolque diseñado para acoplarse a un vehículo de motor de manera que parte del remolque se apoye en él y este soporte el peso de aquel y de la carga del mismo.

e) Por «conjunto de vehículos» se entenderán los vehículos acoplados que se desplacen por carrera como una unidad.

f) Por «masa máxima autorizada»¹ se entenderá la masa máxima del vehículo cargado que haya declarado como autorizada la autoridad competente del Estado en el que se encuentre matriculado el vehículo.

¹ Definición modificada por la enmienda 6.

g) Por «transporte por carretera»² se entenderá todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías.

² Definición introducida por la enmienda 2 y modificada por la enmienda 6.

h) Por «transporte internacional por carretera» se entenderá el transporte por carretera que conlleve el cruce de, al menos, una frontera.

i) Por «servicio regular»³ se entenderá todo servicio de transporte de pasajeros que se preste con una frecuencia y una ruta determinadas, y con lugares de parada fijados de antemano para que embarquen y desembarquen pasajeros.

³ Definición introducida por la enmienda 2.

Las normas que rijan la prestación de servicios o los documentos que cumplan esta función aprobados por las autoridades competentes de las Partes Contratantes y publicados por el transportista antes de iniciar su actividad deberán especificar las condiciones de transporte y, en concreto, la frecuencia de los servicios, los horarios, las distintas tarifas y la obligación de aceptar pasajeros para su transporte, en tanto que tales condiciones no se dispongan en ninguna ley o reglamento.

Se considerarán servicios regulares, independientemente de quién los organice, aquellos servicios de transporte de categorías específicas de pasajeros, con exclusión de otras, en la medida en que se presten con arreglo a las condiciones previstas en el primer párrafo de la presente definición. Tales servicios, en concreto, los de transporte de ida y vuelta de trabajadores a su lugar de trabajo o de niños al colegio, se denominarán en lo sucesivo «servicios regulares especiales».

j) Por «conductor»⁴ se entenderá toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto periodo, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad, independientemente de que perciba o no una remuneración por ello.

⁴ Definición modificada por la enmienda 6.

k) Por «miembro del personal» se entenderá el conductor o cualquiera de las siguientes personas, independientemente de que perciban o no una remuneración:

i) El copiloto, esto es, toda persona que acompañe al conductor para ayudarle en determinadas maniobras y que, en general, desempeñe funciones efectivas en las actividades de transporte, pero no pueda considerarse conductor a tenor de la letra j) del presente artículo; y

ii) el cobrador, a saber, toda persona que acompañe al conductor de un vehículo dedicado al transporte de pasajeros que sea responsable, en particular, de la expedición o la revisión de billetes u otros títulos que autoricen a los pasajeros a viajar en el vehículo.

l) Por «semana»⁵ se entenderá el lapso de tiempo entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo.

⁵ Definición introducida por la enmienda 2.

m) Por «descanso»⁶ se entenderá cualquier periodo ininterrumpido durante el cual el conductor pueda disponer libremente de su tiempo.

⁶ Definición introducida por la enmienda 2 y modificada por la enmienda 6.

n) Por «pausa»⁷ se entenderá cualquier periodo en el cual el conductor no pueda llevar a cabo ninguna actividad de conducción u otro trabajo y que sirva exclusivamente para su reposo.

⁷ Las definiciones de la (n) a la (w) han sido introducidas por la enmienda 6.

o) Por «periodo de descanso diario» se entenderá el periodo diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «periodo de descanso diario normal» o un «periodo de descanso diario reducido»:

i) Por «periodo de descanso diario normal» se entenderá cualquier periodo de descanso de al menos once horas. Alternativamente, este periodo de descanso diario normal se podrá tomar en dos periodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos nueve horas ininterrumpidas.

ii) Por «periodo de descanso diario reducido» se entenderá cualquier periodo de descanso de al menos nueve horas, pero inferior a once horas.

p) Por «periodo de descanso semanal» se entenderá el periodo semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un «periodo de descanso semanal normal» o un «periodo de descanso semanal reducido»:

i) Por «periodo de descanso semanal normal» se entenderá cualquier periodo de descanso de al menos 45 horas.

ii) Por «periodo de descanso semanal reducido» se entenderá cualquier periodo de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6 del Acuerdo, se puede reducir hasta un mínimo de veinticuatro horas consecutivas.

q) Por «otro trabajo» se entenderán todas las actividades laborales salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empleador, sea o no en el sector del transporte. No se aplica al tiempo de espera ni al tiempo sin conducir en un vehículo en movimiento, en un transbordador o en un tren.

r) Por «tiempo de conducción» se entenderá el tiempo que dura la actividad de conducción registrada de forma automática, semiautomática o manual, de acuerdo con las condiciones previstas en el presente Acuerdo.

s) Por «tiempo de conducción diario» se entenderá el tiempo de conducción total acumulado entre el final de un periodo de descanso diario y el principio del siguiente periodo de descanso diario, o entre un periodo de descanso diario y un periodo de descanso semanal.

t) Por «tiempo de conducción semanal» se entenderá el tiempo de conducción total acumulado durante la semana.

u) por «periodo de conducción» se entenderá el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un periodo de descanso o una pausa hasta que toma un periodo de descanso o una pausa. El periodo de conducción puede ser continuado o interrumpido.

v) por «conducción en equipo» se entenderá una situación en la que, durante los periodos de conducción entre dos periodos de descanso diarios consecutivos o entre un

periodo de descanso diario y un periodo de descanso semanal, haya al menos dos conductores en el vehículo que participen en la conducción. Durante la primera hora de conducción en equipo, la presencia de otro conductor o conductores será optativa, pero será obligatoria durante el periodo restante.

w) por «empresa de transporte» se entenderá cualquier persona física o jurídica; asociación o grupo de personas sin personalidad jurídica, con o sin ánimo de lucro; o cualquier entidad oficial, ya tenga su propia personalidad jurídica o dependa de una autoridad que ostente dicha personalidad; cuya actividad sea el transporte por carretera y que actúe por cuenta propia o ajena.

Artículo 2⁸. *Ámbito de aplicación.*

⁸ Modificado por las enmiendas 2 y 6.

1. El Acuerdo será de aplicación a todo el transporte internacional por carretera realizado en el territorio de una Parte Contratante por cualquier vehículo matriculado en el territorio de esta o en el de cualquiera de las otras Partes Contratantes.

2. No obstante, salvo pacto en contrario de las Partes Contratantes cuyo territorio se utilice, este Acuerdo no se aplicará al transporte internacional por carretera en:

a) vehículos empleados para el transporte de mercancías cuya la masa máxima autorizada, teniendo en cuenta la del propio vehículo y la de su remolque o semirremolque, no supere las 3,5 toneladas;

b) vehículos utilizados para el transporte de pasajeros que, en virtud de su diseño y equipamiento, solo son adecuados y se han concebido para llevar a nueve personas, incluido el conductor;

c) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los cincuenta kilómetros;

d) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los cuarenta kilómetros por hora;

e) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;

f) vehículos empleados en emergencias o en operaciones de rescate, incluidos los dedicados al transporte de ayuda humanitaria sin fines comerciales;

g) vehículos especiales utilizados con fines médicos;

h) vehículos especializados de asistencia en carretera que desarrollen su actividad a una distancia máxima de su base de cien kilómetros;

i) vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación, y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;

j) vehículos con una masa máxima autorizada que no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;

k) vehículos comerciales con carácter histórico de conformidad con la legislación de la Parte Contratante por la que circulan que se empleen para el transporte de pasajeros o mercancías sin fines comerciales.

Artículo 3⁹. *Aplicación de ciertas disposiciones del Acuerdo al transporte por carretera en vehículos matriculados en los territorios de terceros Estados.*

⁹ Modificado por las enmiendas 1, 2 y 6.

1. En sus respectivos territorios, las Partes Contratantes aplicarán disposiciones al menos tan rigurosas como las establecidas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del presente

Acuerdo al transporte internacional por carretera en vehículos matriculados en el territorio de un tercer Estado.

2. a) No obstante, las Partes Contratantes podrán, en el caso de los vehículos matriculados en terceros Estados, exigir únicamente, en lugar de un aparato de control con arreglo a las especificaciones previstas en el Anexo del presente Acuerdo, que todos los miembros del personal rellenen manualmente hojas de registro diarias durante desde su primera entrada en el territorio de una Parte Contratante.

b) A estos efectos, los miembros del personal completarán sus hojas de registro con información relativa a sus actividades profesionales y sus periodos de descanso sirviéndose de los símbolos gráficos especificados en el artículo 12 del Anexo al presente Acuerdo.

Artículo 4¹⁰. *Principios generales.*

¹⁰ Modificado por la enmienda 2.

Las Partes Contratantes podrán aplicar mínimos mayores y máximos menores que los previstos en los artículos del 5 al 8, inclusive. Sin embargo, las disposiciones del presente Acuerdo seguirán siendo de aplicación a los conductores contratados para el transporte internacional por carretera en vehículos matriculados en otras Partes Contratantes o en terceros Estados.

Artículo 5¹¹. *Personal.*

¹¹ Modificado por la enmienda 2.

1. La edad mínima de los conductores contratados para transporte de mercancías será la siguiente:

a) en el caso de los vehículos cuya masa máxima autorizada, incluida, en su caso, la de remolques o semirremolques, no supere las 7,5 toneladas, dieciocho años; y
b) en el caso del resto de los vehículos:

– Veintiún años; o
– dieciocho años, siempre que la persona en cuestión sea titular de un certificado de competencia profesional reconocido por una de las Partes Contratantes y que acredite que se ha completado un curso de formación para conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías por carretera. Las Partes Contratantes deberán intercambiar información sobre los niveles de formación mínimos nacionales vigentes y sobre otras condiciones pertinentes relativas a los conductores contratados para el transporte internacional de mercancías de conformidad con el presente Acuerdo.

2. Los conductores contratados para el transporte de pasajeros deberán tener al menos veintiún años.

Los conductores contratados para el transporte de pasajeros en trayectos en un radio de más de cincuenta kilómetros desde la base habitual del vehículo deberán cumplir uno de los siguientes requisitos:

a) haber trabajado como mínimo durante un año en el transporte de mercancías como conductores de vehículos con una masa máxima autorizada superior a las 3,5 toneladas;

b) haber trabajado como mínimo durante un año como conductores de vehículos dedicados al transporte de pasajeros en trayectos dentro de un radio de cincuenta kilómetros desde la base habitual de dichos vehículos o a prestar otro tipo de servicios

para pasajeros que no estén sujetos al presente Acuerdo, siempre que la autoridad competente considere que han adquirido la experiencia necesaria;

c) ser titulares de un certificado de competencia profesional reconocido por una de las Partes Contratantes y que acredite que se ha completado un curso de formación para conductores de vehículos destinados al transporte de pasajeros por carretera.

Artículo 6¹². *Periodos de conducción.*

¹² Modificado por las enmiendas 2 y 6.

1. El tiempo de conducción diario, definido en la letra s) del artículo 1 del presente Acuerdo, no será superior a nueve horas. Se podrá prolongar hasta alcanzar un máximo de diez horas, como límite, dos veces por semana.

2. El tiempo de conducción semanal, definido en la letra t) del artículo 1 del presente Acuerdo, no será superior a 56 horas.

3. El tiempo de conducción total acumulado durante dos semanas consecutivas no será superior a noventa horas.

4. Los periodos de conducción incluirán toda actividad de este tipo que se lleve a cabo en el territorio de las Partes Contratantes y terceros Estados.

5. El conductor deberá registrar como «otro trabajo» cualquier periodo según se describe en la letra q) del artículo 1, así como cualquier periodo en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Acuerdo, y deberá registrar cualesquiera otros periodos de «disponibilidad» de conformidad con lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 12 del Anexo de este Acuerdo. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en una impresión o utilizando los recursos manuales de introducción de datos del equipo de registro.

Artículo 7¹³. *Pausas.*

¹³ Modificado por las enmiendas 2 y 6.

1. Tras un periodo de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, excepto si empieza un periodo de descanso.

2. Esta pausa, definida en la letra n) del artículo 1 del presente Acuerdo, podrá sustituirse por una pausa de un mínimo de quince minutos y otra de al menos 30 minutos distribuidas a lo largo del periodo de conducción o inmediatamente después del mismo, de tal manera que se cumpla lo dispuesto en el apartado 1.

3. A efectos del presente artículo, el tiempo de espera y aquel que se pase sin conducir en un vehículo en movimiento, en un transbordador o en un tren no se considerará «otro trabajo», según la definición de la letra q) del artículo 1 del presente Acuerdo, y podrá contarse como «pausa».

4. Las pausas que se hagan con arreglo al presente artículo no podrán considerarse periodos de descanso diarios.

Artículo 8¹⁴. *Periodos de descanso.*

¹⁴ Modificado por las enmiendas 2 y 6.

1. Los conductores se tomarán periodos de descanso diarios y semanales, de acuerdo con las definiciones de las letras o) y p) del artículo 1.

2. Los conductores deberán haberse tomado un nuevo periodo de descanso diario en las veinticuatro horas siguientes al final de su periodo de descanso diario o semanal anterior.

Si la parte del periodo de descanso diario efectuada en las mencionadas veinticuatro horas es superior a nueve horas, pero inferior a once, ese periodo de descanso se considerará un periodo de descanso diario reducido.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los conductores que realicen conducción en equipo deberán haberse tomado un nuevo periodo de descanso diario de al menos nueve horas durante las treinta horas siguientes al final de su periodo de descanso diario o semanal anterior.

4. Un periodo de descanso diario podrá ampliarse para transformarse en un periodo de descanso semanal normal o reducido.

5. Los conductores no podrán tomarse más de tres periodos de descanso diarios reducidos entre dos periodos de descanso semanales.

6. a) En dos semanas consecutivas, los conductores deberán tomarse, como mínimo:

- i) Dos periodos de descanso semanales normales; o
- ii) un periodo de descanso semanal normal y otro reducido de al menos veinticuatro horas; no obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de que termine la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Un periodo de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis periodos consecutivos de veinticuatro horas desde el final del periodo de descanso semanal anterior.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a) del apartado 6, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte internacional de pasajeros podrá posponer el periodo de descanso semanal hasta doce periodos consecutivos de veinticuatro horas siguientes a un descanso semanal normal previo, siempre que:

- i) El servicio se preste durante al menos veinticuatro horas consecutivas en una de las Partes Contratantes o en un tercer Estado que no sean donde se inició el trayecto;
- ii) tras aplicar esta excepción, los conductores se tomen:

- a. O dos periodos de descanso semanales normales;
- b. o un periodo de descanso semanal normal y otro reducido de al menos veinticuatro horas. No obstante, la reducción se compensará con un periodo de descanso equivalente tomado de una sola vez antes de que termine la tercera semana siguiente al final del periodo de excepción;

iii) cuatro años después de que el país de matriculación haya implantado el tacógrafo digital, el vehículo cuente con un aparato de control con arreglo a las condiciones del Apéndice 1B del Anexo; y

iv) a partir del 1 de enero de 2014, cuando se conduzca el vehículo entre las 22.00 y las 6.00, sea en equipo o reduciendo a tres horas el periodo de conducción mencionado en el artículo 7.

c) No obstante lo dispuesto en la letra a) del apartado 6, los conductores que realicen una conducción en equipo se tomarán un periodo de descanso semanal normal de al menos 45 horas a la semana, que podrá reducirse a un mínimo de veinticuatro horas (periodo de descanso semanal reducido). No obstante, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de que termine la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Los periodos de descanso semanales deberán comenzar antes de que hayan concluido seis periodos de veinticuatro horas desde el final del periodo de descanso semanal anterior.

7. Los descansos tomados como compensación por un periodo de descanso semanal reducido se unirán a otro periodo de descanso de al menos nueve horas.

8. A discreción de los conductores, los periodos de descanso diarios y los de descanso semanales reducidos que se tomen fuera de la base podrán efectuarse en el vehículo, siempre que esté estacionado y equipado específicamente para el descanso de todos los conductores conforme a su diseño de fábrica.

9. Los periodos de descanso semanales que incidan en dos semanas podrán computarse en cualquiera de ellas, pero no en ambas.

Artículo 8 bis¹⁵. *Excepciones al artículo 8.*

¹⁵ Introducido por la enmienda 6.

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, cuando un conductor acompañe un vehículo transportado en un transbordador o un tren y se tome un periodo de descanso diario normal, podrá interrumpir este periodo de descanso dos veces como máximo para llevar a cabo otras actividades siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Esa parte del periodo de descanso diario tomada en tierra deberá de poder tomarse antes o después de la parte de descanso diario tomado a bordo del transbordador o del tren;

b) el lapso de tiempo entre las partes del periodo de descanso diario será lo más breve posible y en ningún caso se prolongará más de una hora en total antes de las actividades de embarque o después de las de desembarque, entre las que se considerarán incluidos los trámites aduaneros.

En todas las partes de los periodos de descanso diarios, los conductores tendrán acceso a una litera o cucheta.

2. No se considerará ni descanso ni pausa el tiempo que se destine a desplazamientos de ida o vuelta para hacerse cargo de vehículos a los que sea de aplicación el presente Acuerdo, cuando no estén ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador que constituye la base habitual del conductor, salvo si este se encuentra en un transbordador o un tren y tiene acceso a equipos de descanso adecuado.

3. Se considerará como «otro trabajo» el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo hasta o desde un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor.

Artículo 9¹⁶. *Excepciones.*

¹⁶ Modificado por las enmiendas 2 y 6.

Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera y con objeto de llegar a un lugar de parada adecuado, el conductor podrá desviarse de lo dispuesto en el presente Acuerdo en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá mencionar el tipo y el motivo de su desviación de esas disposiciones en las hojas de registro o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, como muy tarde, al llegar a un lugar de parada adecuado.

Artículo 10¹⁷. *Aparato de control.*

¹⁷ Modificado por las enmiendas 1, 2, 3 y 5.

1. La Partes Contratantes prescribirán la instalación y la utilización en los vehículos matriculados en su territorio de un aparato de control de conformidad con lo exigido en el presente Acuerdo y en el Anexo y Apéndices al mismo.

2. El aparato de control en el sentido del presente Acuerdo deberá cumplir lo exigido en el presente Acuerdo y en el Anexo y Apéndices al mismo respecto de su construcción, instalación, utilización y prueba.

3. Se considerará que un aparato de control que se ajuste al Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 respecto de su construcción, instalación, utilización y prueba se ajusta a los requisitos del presente Acuerdo y del Anexo y Apéndices al mismo.

Artículo 11¹⁸. *Supervisión por parte de la empresa.*

¹⁸ Modificado por las enmiendas 2 y 6.

1. Las empresas organizarán sus actividades de transporte y dirigirán adecuadamente a los miembros de su personal de manera que puedan cumplir con lo dispuesto en el presente Acuerdo.

2. Verificarán regularmente los periodos de conducción, las horas invertidas en otro trabajo y los periodos de descanso consultando toda la documentación a su disposición, incluidos los libros de control individuales. Si descubrieren algún incumplimiento del presente Acuerdo, adoptarán sin demora las medidas oportunas para ponerle fin y evitar que se repita, por ejemplo, modificando las horas de trabajo y las rutas.

3. Se prohíbe remunerar a los conductores asalariados, incluso mediante primas o complementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, salvo si, por su naturaleza, dichas remuneraciones no comprometen la seguridad en carretera ni incentivan incumplimientos del presente Acuerdo.

4. Las empresas de transporte serán responsables de las infracciones de sus conductores, independientemente de que se cometieran en el territorio de otra Parte Contratante o de un tercer Estado.

Sin perjuicio del derecho de las Partes Contratantes a exigir plena responsabilidad a las empresas de transporte, las Partes Contratantes podrán condicionarla a que estas hayan vulnerado los apartados 1 y 2. Las Partes Contratantes podrán tener en cuenta cualquier prueba de que resulta injustificado exigir responsabilidades a la empresa de transportes por la infracción cometida.

5. Las empresas de transporte, expedidores, transitarios, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de colocación de conductores velarán por que los horarios de transporte estipulados en los contratos se ajusten al presente Acuerdo.

Artículo 12¹⁹. *Medidas de garantía del cumplimiento del Acuerdo.*

¹⁹ Modificado por las enmiendas 2, 4 y 6.

1. Las Partes Contratantes adoptarán las medidas adecuadas para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, especialmente mediante una cantidad adecuada de controles en carretera y en las instalaciones de las empresas de transporte que afecte anualmente a una proporción amplia y representativa de los

conductores, empresas y vehículos de todas las categorías de transporte comprendidas en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo.

a) Los órganos administrativos competentes de las Partes Contratantes organizarán los controles conforme a lo siguiente:

i) Cada año natural, se controlará un mínimo del 1 % de los días de trabajo de los conductores de los vehículos a los que es de aplicación del presente Acuerdo. A partir del 1 de enero de 2010, este porcentaje se aumentará hasta al menos un 2 % y, a partir del 1 de enero de 2012, hasta un mínimo del 3 %.

ii) En el caso de al menos el 15 % del número total de días de trabajo que se sometan a control, este se efectuará en carretera y, para un mínimo del 25 % de ellos, en los locales de las empresas. A partir del 1 de enero de 2010, en el caso de al menos el 30 % del número total de días de trabajo que se sometan a control, este se efectuará en carretera y, para un mínimo del 50% de ellos, en los locales de las empresas.

b) Entre los elementos de los controles en carretera se incluirán:

i) Los periodos de conducción diarios y semanales, interrupciones y periodos de descanso semanales;

ii) las hojas de registro de los días anteriores, que deberán encontrarse en el vehículo, o los datos relativos al mismo periodo guardados en la tarjeta de conductor o en la memoria del apartado de control o los documentos impresos, cuando sea necesario;

iii) el correcto funcionamiento del aparato de control.

Estos controles se llevarán a cabo de forma indiscriminada entre los vehículos, empresas y conductores, independientemente de si son residentes, y del origen o destino de su trayecto o del tipo de tacógrafo.

c) Entre los puntos objeto de control en los locales de las empresas se incluirán, además de lo establecido para los controles en carretera y del cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 1 del Anexo:

i) Los periodos de descanso semanales y los periodos de conducción entre ellos;

ii) los límites bisemanales de horas de conducción;

iii) la compensación de los periodos de descanso semanales reducidos de conformidad con el apartado 6 del artículo 8;

iv) el uso de las hojas de registro, o la unidad intravehicular y la tarjeta de conductor y los documentos impresos, o la organización del tiempo de trabajo de los conductores.

2. Dentro del marco de la asistencia mutua, las autoridades competentes de las Partes Contratantes intercambiarán regularmente toda la información de la que dispongan sobre:

i) Los incumplimientos del presente Acuerdo cometidos por no residentes y las sanciones impuestas por ello;

ii) las sanciones impuestas por una Parte Contratante a sus residentes por incumplimientos cometidos en el territorio de otras.

Cuando los incumplimientos sean graves, deberá incluirse en la información la sanción impuesta.

3. Si tras un control en carretera al conductor de un vehículo matriculado en el territorio de otra Parte Contratante se concluye que existen motivos para considerar que se han cometido infracciones que no se han podido detectar en ese control porque faltaban datos necesarios, las autoridades competentes de la Parte Contratante en cuestión deberán prestar asistencia a la otra para aclarar la situación. Cuando, para ello, la Parte Contratante competente verifique las instalaciones de la empresa, los resultados obtenidos se comunicarán a la otra Parte pertinente.

4. Las Partes Contratantes cooperarán en la organización de controles en carretera coordinados.

5. La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas emitirá un informe cada dos años sobre la aplicación que llevan a cabo del apartado 1 del presente artículo las Partes Contratantes.

6. a) Las Partes Contratantes otorgarán a sus autoridades competentes la potestad de imponer sanciones a los conductores por infracciones del presente Acuerdo detectadas en su territorio que aún no hayan sido impuestas, independientemente de que la infracción se cometiese en el territorio de otra Parte Contratante o de un tercer Estado.

b) Las Partes Contratantes otorgarán a sus autoridades competentes la potestad de imponer sanciones a las empresas de transporte por infracciones del presente Acuerdo detectadas en su territorio que aún no hayan sido impuestas, independientemente de que la infracción se cometiese en el territorio de otra Parte Contratante o de un tercer Estado.

No obstante lo anterior, cuando se detecten infracciones cometidas por una empresa de transporte constituida en otra Parte Contratante o en un tercer Estado, la imposición de sanciones se ajustará al procedimiento previsto en el acuerdo bilateral sobre transporte por carretera entre las Partes en cuestión.

A partir de 2011, las Partes Contratantes examinarán la posibilidad de eliminar la excepción a la letra b) del apartado 6 sobre la base de la buena disposición de las Partes Contratantes.

7. Cuando las Partes Contratantes emprendan acciones legales o impongan sanciones por una infracción concreta, deberán proporcionar al conductor una prueba adecuada de ello por escrito.

8. Las Partes Contratantes velarán por que rija un sistema de sanciones proporcionales, que podrán ser de tipo económico, frente a las infracciones del presente Acuerdo cometidas por las empresas o los expedidores, transitarios, contratistas principales, subcontratistas, agencias de colocación de conductores y operadores turísticos asociados a dichas empresas.

Artículo 12 bis²⁰. *Formularios normalizados.*

²⁰ Introducido por la enmienda 6.

1. Para facilitar los controles internacionales en carretera, se establecerán formularios normalizados en el Anexo al presente Acuerdo, que se complementará al efecto con nuevo Apéndice 3, para utilizarlos cuando proceda. Estos formularios se crearán o modificarán de conformidad con el procedimiento especificado en el artículo 22 ter.

2. Los formularios incluidos en el Apéndice 3 carecen de cualquier carácter vinculante. Sin embargo, si se utilizan, se ajustarán al contenido previsto, en particular, en lo relativo a la numeración, el orden y la denominación de los apartados.

3. Con vistas a cumplir con requisitos nacionales o regionales, las Partes Contratantes podrán complementar estos datos con otra información suplementaria, que no podrá exigirse en ningún caso al transporte procedente de otra parte Contratante o un tercer Estado. A tal fin, figurará en el formulario completamente separada de los datos previstos para el tráfico internacional.

4. Estos formularios se aceptarán en cualquier control en carretera realizado en el territorio de las Partes Contratantes del presente Acuerdo.

Artículo 13²¹. *Disposiciones transitorias.*

²¹ Modificado por las enmiendas 2 y 5.

1. Todas las nuevas disposiciones del presente Acuerdo, incluidos su Anexo y los Apéndices 1B y 2, relativos a la introducción de un aparato de control digital, serán obligatorias para los países que sean Partes Contratantes del presente Acuerdo a más tardar cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de las enmiendas correspondientes que resulten del procedimiento especificado en el artículo 21. Por consiguiente, todos los vehículos comprendidos en el presente Acuerdo y puestos en funcionamiento por primera vez después de la expiración de dicho periodo, deberán ir equipados con un aparato que se ajuste a los nuevos requisitos. Durante este periodo de cuatro años, las Partes Contratantes que aún no hubieran aplicado dichas enmiendas en sus países aceptarán y controlarán en su territorio los vehículos registrados en otra Parte Contratante del presente Acuerdo que vayan ya equipados con dicho aparato de control digital.

2. a) Las Partes Contratantes tomarán las medidas necesarias para expedir las tarjetas de conductor mencionadas en el Anexo al presente Acuerdo enmendado, a más tardar tres meses antes de la expiración del plazo de cuatro años al que se hace referencia en el apartado 1. Este periodo mínimo de tres meses se cumplirá asimismo en caso de aplicación por una Parte Contratante de las disposiciones relativas al aparato de control digital de conformidad con el Apéndice 1B del presente Anexo antes de la expiración del periodo de cuatro años. Dichas Partes Contratantes informarán a la Secretaría del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa sobre los avances en la introducción en su territorio del aparato de control digital con arreglo al Apéndice 1B del presente Anexo.

b) Hasta que las Partes Contratantes no expidan las tarjetas mencionadas en la letra a), se aplicará lo dispuesto en el artículo 14 del Anexo al presente Acuerdo a los conductores a los que se exija que conduzcan vehículos equipados con un aparato de control digital de conformidad con el Apéndice 1B al presente Anexo.

3. Se considerará que todo instrumento de ratificación o de adhesión depositado por un Estado con posterioridad a la entrada en vigor de las enmiendas mencionadas en el apartado 1 son aplicables al Acuerdo enmendado, incluida la fecha de aplicación especificada en el apartado 1.

En caso de que la adhesión se produzca menos de dos años antes de la expiración del plazo mencionado en el apartado 1, el Estado informará al depositario sobre la fecha en que el aparato de control digital deberá ponerse en funcionamiento en su territorio cuando deposite su instrumento de ratificación o de adhesión. Dicho Estado podrá disfrutar de un plazo adicional que no excederá de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor del Acuerdo para dicho Estado. El depositario informará de ello a todas las Partes Contratantes.

Lo dispuesto en el apartado precedente se aplicará asimismo en caso de adhesión de un Estado después de la expiración del plazo de cuatro años establecido para la aplicación que se menciona en el apartado 1.

Artículo 13 bis²². *Disposiciones transitorias.*

²² Introducido por la enmienda 6.

Las disposiciones del final de las letras a) y b) del apartado 7 del artículo 12 del Anexo al presente Acuerdo comenzarán a aplicarse a los tres meses de la entrada en vigor del mismo.

Artículo 14. *Disposiciones finales.*

1. El presente Acuerdo estará abierto a la firma hasta el 31 marzo de 1971 y, posteriormente, a la adhesión por parte de los Estados miembros de la Comisión Económica para Europa y de aquellos admitidos en ella en calidad de asesores en los términos previstos en el apartado 8 del Mandato de la Comisión. La adhesión en virtud del párrafo 11 del mandato de la Comisión está reservada únicamente a los siguientes Estados: Argelia, Egipto, Jordania, Líbano, Marruecos y Túnez²³.

²³ Texto redactado según las enmiendas en vigor desde el 5-7-2016, el 8-1-2020 y el 23-4-2022.

2. El presente Acuerdo deberá ser ratificado.
3. Los instrumentos de ratificación o adhesión se depositarán ante el Secretario General de Naciones Unidas.
4. El presente Acuerdo entrará en vigor a los ciento ochenta días siguientes al depósito del octavo instrumento de ratificación o adhesión.
5. Con respecto a los Estados que ratifiquen el presente Acuerdo, o se adhieran al mismo, después de que se hubiera depositado el octavo instrumento de ratificación o adhesión según lo previsto en el apartado 4 del presente artículo, el Acuerdo entrará en vigor a los ciento ochenta días siguientes al depósito de sus correspondientes instrumentos de ratificación o adhesión.

Artículo 15.

1. Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas.
2. La denuncia surtirá efecto a los seis meses desde la fecha de la recepción de dicha notificación.

Artículo 16.

El presente Acuerdo dejará de surtir efectos si en un periodo de 12 meses consecutivos tras su entrada en vigor el número de Partes Contratantes fuera inferior a tres.

Artículo 17²⁴.

²⁴ Modificado por la enmienda 2.

1. Todo Estado podrá, a la firma del presente Acuerdo, al depositar su instrumento de ratificación o adhesión, o en cualquier momento posterior, y mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, extender la validez del mismo a todos o a alguno de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se aplicará al territorio o los territorios que se mencionen en la notificación a partir de los ciento ochenta días siguientes a la recepción de la misma por el Secretario General o, si el Acuerdo aún no hubiera entrado en vigor para entonces, desde la fecha de su entrada en vigor.
2. Los Estados que, en virtud del apartado anterior, hubieran efectuado una declaración por la que extendieran la aplicación del presente Acuerdo a un territorio de cuyas relaciones internacionales fueran responsables podrán denunciar el Acuerdo con respecto a dicho territorio exclusivamente, de conformidad con lo previsto en el artículo 15.

Artículo 18.

1. En la medida de lo posible, las controversias que pudieran surgir entre dos o más Partes Contratantes en relación con la interpretación o aplicación del presente Acuerdo se resolverán por la vía de la negociación.

2. Las controversias que no puedan resolverse por esa vía se someterán a arbitraje si alguna de las Partes Contratantes afectadas así lo solicitara y, en consecuencia, se someterán al árbitro o los árbitros elegidos mediante acuerdo de las Partes en conflicto. Si en el plazo de tres meses desde que se solicitara someter la controversia a arbitraje las Partes en conflicto no llegaran a un acuerdo sobre la selección del árbitro o los árbitros, cualquiera de ellas podrá solicitar al Secretario General de las Naciones Unidas que designe a un único árbitro que deberá decidir en el asunto.

3. El laudo pronunciado por el árbitro o los árbitros designados de conformidad con el apartado anterior será vinculante para las Partes Contratantes en conflicto.

Artículo 19²⁵.

²⁵ Modificado por la enmienda 2.

1. En el momento de la firma o ratificación del presente Acuerdo, o de la adhesión al mismo, los Estados podrán declarar que no se consideran vinculados por los apartados 2 y 3 de su artículo 18. Las Partes Contratantes no quedarán vinculadas por los citados apartados con respecto a aquellas que hubieran efectuado tal declaración.

2. Si en el momento de depositar su instrumento de ratificación o adhesión un Estado formulara una reserva distinta de la prevista en el apartado 1 del presente artículo, el Secretario General de las Naciones Unidas la notificará a los Estados que hubieran depositado sus instrumentos de ratificación o adhesión con anterioridad y no hubieran denunciado el Acuerdo. La reserva se entenderá aceptada si ninguno de dichos Estados manifestara su oposición a la misma en los seis meses siguientes a la notificación. En caso contrario, no se admitirá y, si el Estado que la hubiera formulada no la retirara, el depósito de su instrumento de ratificación o adhesión quedará sin efecto. A los efectos de la aplicación del presente apartado no se tendrá en cuenta la oposición de los Estados cuya adhesión o ratificación haya quedado sin efecto en virtud de lo anterior.

3. Las Partes Contratantes que hayan consignado su reserva en el Protocolo de firma del presente Acuerdo o hayan formulado bien una reserva en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, bien otra que haya sido aceptada en virtud de lo dispuesto en el apartado 2 del mismo podrán retirarla en cualquier momento mediante notificación dirigida al Secretario General.

Artículo 20 ²⁶.

²⁶ Modificado por la enmienda 2.

1. Transcurridos tres años desde la entrada en vigor del presente Acuerdo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar, mediante notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, la convocatoria de una conferencia internacional para proceder a su revisión. El Secretario General comunicará dicha solicitud a todas las Partes Contratantes y convocará la conferencia siempre que al menos un tercio de aquellas manifieste su conformidad en el plazo de cuatro meses desde la fecha de la notificación del Secretario General.

2. Si, en virtud de lo dispuesto en el apartado anterior, se convocara una conferencia internacional, el Secretario General lo comunicará a todas las Partes Contratantes, invitándolas a remitir en el plazo de tres meses las propuestas que deseen someter a la misma. El Secretario General enviará a todas las Partes Contratantes el

borrador del orden del día, junto con el texto de dichas propuestas, con una antelación mínima de tres meses a la fecha de celebración de la conferencia.

3. Podrá invitar a las conferencias internacionales convocadas en virtud del presente artículo a todos los Estados a los que se refiere el apartado 1 del artículo 14 del presente Acuerdo.

Artículo 21²⁷.

²⁷ Modificado por las enmiendas 2 y 5.

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá proponer una o más enmiendas al presente Acuerdo, cuyo texto remitirá al Secretario General de las Naciones Unidas, que lo notificará a las partes Contratantes y lo pondrá en conocimiento del resto de Estados a los que se refiere el apartado 1 del artículo 14 del presente Acuerdo.

2. En el plazo de seis meses desde la fecha en que el Secretario General haya notificado la propuesta de enmienda, las Partes Contratantes podrán comunicarle:

- a) que tienen una objeción a la misma; o
- b) que, aunque se proponen aceptar la propuesta, en su Estado no se dan todavía las condiciones necesarias para dicha aceptación.

3. Las Partes Contratantes que remitan al Secretario General una notificación en los términos del apartado 2.b) del presente artículo podrán, siempre que no le hayan comunicado la aceptación de la propuesta de enmienda, presentar una objeción a la misma en los nueve meses siguientes a la terminación del plazo de seis meses previsto para la notificación.

4. Si se presentaran objeciones a la propuesta de enmienda en los términos previstos en los apartados 2 y 3 del presente artículo, esta se considerará rechazada y no surtirá efecto alguno.

5. Si no se presentaran objeciones a la propuesta de enmienda en los términos previstos en los apartados 2 y 3 del presente artículo, esta se considerará aceptada desde la fecha que se indica a continuación:

a) si ninguna de las Partes Contratantes hubiera remitido al Secretario General una notificación en los términos del apartado 2.b) del presente artículo, al término del plazo de seis meses previsto en el apartado 2 del presente artículo;

b) si alguna de las Partes Contratantes hubiera remitido al Secretario General una notificación en los términos del apartado 2.b) del presente artículo, en la primera de las dos fechas siguientes:

– La fecha en la que todas las Partes Contratantes que hubieran remitido dichas notificaciones hubiesen comunicado al Secretario General su aceptación de la propuesta, teniendo en cuenta que si todas las notificaciones de aceptación se hubieran remitido antes de que finalizara el plazo de seis meses al que se refiere el apartado 2 del presente artículo, se entenderá por aquella la fecha en que concluya dicho plazo.

– La fecha en que finalice el plazo de nueve meses al que se refiere el apartado 3 del presente artículo.

5 bis. En caso de que un país que llegue a ser Parte Contratante en el presente Acuerdo entre el momento de notificación de un proyecto de enmienda y el momento en que se considere aceptada, la Secretaría del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa notificará el proyecto de enmienda al nuevo Estado Parte lo antes posible. Este último podrá comunicar al Secretario General cualquier objeción antes de que finalice el plazo de seis meses a partir de la fecha de transmisión de la enmienda original a todas las Partes Contratantes.

6. Las enmiendas que se consideren aceptadas entrarán en vigor a los tres meses siguientes a la fecha en que hayan adquirido tal consideración.

7. El Secretario General informará a todas las Partes Contratantes, tan pronto como sea posible, de las objeciones a las propuestas de enmienda presentadas en virtud del apartado 2.a) del presente artículo, así como de las notificaciones remitidas por las Partes Contratantes en los términos del apartado 2.b). En el caso de estas últimas, comunicará, asimismo, a todas las Partes Contratantes si la Parte o Partes Contratantes que hayan remitido una notificación en tales términos presentan objeciones a la propuesta de enmienda o la aceptan.

8. Sin perjuicio del proceso de enmienda previsto en los apartados 1 a 6 del presente artículo, el Anexo al presente Acuerdo podrá modificarse mediante acuerdo de los órganos administrativos competentes de todas las Partes Contratantes. Si el órgano administrativo competente de una Parte Contratante manifestara que su legislación interna le exige bien una autorización específica a tal efecto, bien la aprobación por parte de un órgano legislativo, no podrá entenderse que dicho órgano administrativo ha prestado su consentimiento para la modificación del Anexo hasta que comunique al Secretario General que ha obtenido la necesaria autorización o aprobación. El acuerdo entre los órganos administrativos competentes indicará la fecha de entrada en vigor del Anexo modificado y podrá establecer un periodo transitorio en el que el antiguo Anexo mantenga total o parcialmente su vigencia, junto con el modificado.

Artículo 22²⁸.

²⁸ Introducido por la enmienda 2, modificado posteriormente por la enmienda 5.

1. Los Apéndices 1 y 2 del Anexo al presente Acuerdo podrán modificarse mediante el procedimiento previsto en el presente artículo.

2. Si alguna Parte Contratante lo solicitara, las enmiendas propuestas a los Apéndices 1 y 2 del Anexo al presente Acuerdo podrán someterse a la consideración del Grupo principal de trabajo sobre transporte por carretera de la Comisión Económica para Europa.

3. Cuando una enmienda fuese aprobada por la mayoría de los miembros presentes y votantes, y siempre que esta incluya la mayoría de las Partes Contratantes presentes y votantes, el Secretario General la pondrá en conocimiento de todas las Partes Contratantes para su aceptación.

4. La enmienda quedará aceptada si menos de dos tercios de los órganos administrativos competentes de las Partes Contratantes hubieran presentado objeciones a la misma en los seis meses siguientes a la fecha de su notificación.

4 bis. En el caso de un Estado que llegue a ser Parte en el presente Acuerdo entre el momento de notificación de un proyecto de enmienda y el momento en que la misma se considere aceptada, la Secretaría del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa notificará al nuevo Estado Parte el proyecto de enmienda lo antes posible. Este último podrá comunicar al Secretario General cualquier objeción antes de que expire el plazo de seis meses a partir de la fecha de transmisión de la enmienda original a todas las Partes Contratantes.

5. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes las enmiendas aprobadas, que entrarán en vigor a los tres meses de su notificación.

Artículo 22 bis²⁹. *Procedimiento para modificar el Apéndice 1B.*

²⁹ Introducido por la enmienda 5.

1. El Apéndice 1B del Anexo al presente Acuerdo se enmendará con arreglo al procedimiento establecido en el presente artículo.

2. Toda propuesta de enmienda de los artículos introductorios del Apéndice 1B deberá ser adoptada por el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa por mayoría de las Partes Contratantes presentes y con derecho a voto. Toda enmienda aprobada de esta manera se transmitirá por la Secretaría del Grupo de Trabajo para su notificación a todas las Partes Contratantes. Entrará en vigor tres meses después la fecha de notificación a las Partes Contratantes.

3. El Apéndice 1B, adaptado para el presente Acuerdo a partir del Anexo IB^(*) del Reglamento (CEE) 3821/85, citado en el artículo 10 del presente Acuerdo, depende directamente de las modificaciones introducidas en dicho Anexo por la Unión Europea. Toda enmienda introducida en este último será de aplicación al Apéndice 1B con las siguientes condiciones:

– La Secretaría del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa informará oficialmente a las autoridades competentes de todas las Partes Contratantes sobre la publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas de las enmiendas introducidas en el Anexo IB del Reglamento comunitario y, al mismo tiempo, comunicará esta información al Secretario General, acompañada de una copia de los textos pertinentes;

– estas modificaciones entrarán directamente en vigor respecto del Apéndice 1B tres meses después de la fecha de comunicación de la información a las Partes Contratantes.

* Modificada por última vez mediante los Reglamentos de la Comisión (CE) n.º 1360/2002, de 13 de junio de 2002 (OJ L 207 de 5 de agosto de 2002 (corrigendum DO L 77, de 13 de marzo de 2004)), y n.º 432/2004, de 5 de marzo de 2004 (DO L 71 de 10 de marzo de 2004).

4. Cuando una propuesta de enmienda al Anexo al presente Acuerdo implique asimismo una enmienda del Apéndice 1B, las enmiendas relativas al Apéndice no podrán entrar en vigor antes que las relativas al Anexo. Cuando, dentro de este marco, las enmiendas al Apéndice 1B se presenten al mismo tiempo que las enmiendas al Anexo, la fecha de entrada en vigor se determinará por la fecha resultante de la aplicación de los procedimientos mencionados en el artículo 21.

Artículo 22 ter³⁰. *Procedimiento para modificar el Apéndice 3.*

³⁰ Introducido por la enmienda 6.

1. El Apéndice 3 del Anexo al presente Acuerdo se modificará con arreglo al procedimiento que se indica a continuación.

2. Las propuestas para incluir formularios en el Apéndice 3 en los términos del artículo 12 bis del presente Acuerdo, o para modificar los formularios ya previstos se someterán, para su aprobación, al Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa. Las propuestas se considerarán aceptadas si las aprobara la mayoría de las Partes Contratantes presentes y votantes.

La Secretaría de la Comisión Económica para Europa comunicará oficialmente a las autoridades competentes de todas las Partes Contratantes del presente Acuerdo las modificaciones así aprobadas e informará de ello simultáneamente al Secretario General, a quien facilitará una copia de los textos correspondientes.

3. Los formularios podrán utilizarse transcurridos tres meses desde la fecha en que dicha información se comunicara a las Partes Contratantes del presente Acuerdo.

Artículo 23³¹.

³¹ Modificado por la enmienda 2.

Además de las notificaciones previstas en los artículos 20 y 21 del presente Acuerdo, el Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a los Estados a los que se refiere el apartado 1 del artículo 14:

- a) Las ratificaciones o adhesiones en virtud del artículo 14 del presente Acuerdo;
- b) las fechas de entrada en vigor del mismo, con arreglo a lo dispuesto en su artículo 14;
- c) las denuncias, en virtud de su artículo 15;
- d) su terminación, de conformidad con su artículo 16;
- e) las notificaciones recibidas en virtud de su artículo 17;
- f) las declaraciones y comunicaciones recibidas en virtud de su artículo 19; y
- g) la entrada en vigor de sus enmiendas, de conformidad con su artículo 21.

Artículo 24.

El Protocolo de firma del presente Acuerdo tendrá la misma eficacia, validez y duración que el propio Acuerdo, del que se considerará parte integrante.

Artículo 25³².

³² Modificado por la enmienda 2.

Después del 31 de marzo de 1971, el original del presente Acuerdo se depositará ante el Secretario General de las Naciones Unidas que enviará copias certificadas del mismo a cada uno de los Estados a los que se refiere el apartado 1 de su artículo 14.

ANEXO³³

Aparato de control

DISPOSICIONES GENERALES

³³ Modificado por la enmienda 2, revisado posteriormente en su totalidad por la enmienda 5.

CAPÍTULO I

Homologación

Artículo 1.

A los efectos del presente Capítulo, por «aparato de control» se entenderá «aparato de control o sus componentes».

Cualquier solicitud de homologación para un modelo de aparato de control o de hoja de registro o de tarjeta de memoria, acompañada de los documentos descriptivos apropiados, será presentada por el fabricante o su representante ante una Parte Contratante. Para un mismo modelo de aparato de control o de hoja de registro o de tarjeta de memoria no podrá presentarse dicha solicitud más que ante una sola Parte Contratante.

Artículo 2.

Cada Parte Contratante concederá la homologación a cualquier modelo de aparato de control o a cualquier modelo de hoja de registro o de tarjeta de memoria si los mismos se ajustan a lo prescrito en el Apéndice 1 o 1B del presente Anexo y si la Parte Contratante está en condiciones de velar por la conformidad de la producción al modelo homologado.

No podrá concederse la homologación al aparato de control mencionado en el Apéndice 1B hasta que el sistema completo (el propio aparato de control, la tarjeta del conductor y las conexiones eléctricas de la caja de cambios) haya demostrado su capacidad de resistir ante los intentos de manipulación o alteración de los datos relativos a los tiempos de conducción. Las pruebas necesarias para determinar lo anterior se realizarán por expertos familiarizados con las técnicas de manipulación actualizadas.

Las modificaciones o añadidos que se hagan a un modelo homologado deberán ser objeto de una homologación de modelo complementaria por la Parte Contratante que hubiera concedido la homologación inicial.

Artículo 3.

Las Partes Contratantes concederán al solicitante una marca de homologación conforme al modelo establecido en el Apéndice 2 para cada modelo de aparato de control o de hoja de registro o tarjeta de memoria que homologuen en virtud del artículo 2.

Artículo 4.

Las autoridades competentes de la Parte Contratante ante la que se hubiera presentado la solicitud de homologación enviarán a las de las demás Partes Contratantes, en el plazo de un mes, una copia de la ficha de homologación, acompañada por una copia de los documentos descriptivos necesarios, o les comunicarán la negativa de homologación para cada modelo de aparato de control o de hoja de registro o de tarjeta de memoria que hubieren homologado o cuya homologación hubieran rechazado; en caso de negativa, comunicarán los motivos de la decisión.

Artículo 5.

1. Si la Parte contratante que hubiere procedido a la homologación a que se refiere el artículo 2 comprueba que determinados aparatos de control u hojas de registro o tarjetas de memoria con la marca de homologación que ha concedido no se ajustan al modelo que ha homologado, adoptará las medidas necesarias para que se garantice la conformidad de los modelos de producción al modelo homologado. Dichas medidas podrán llegar, en su caso, hasta la retirada de la homologación.

2. La Parte Contratante que hubiera concedido una homologación deberá revocarla, si el aparato de control o la hoja de registro o la tarjeta de memoria que hubiera sido objeto de la homologación no son conformes al presente Anexo o sus Apéndices, o presentan en su utilización un fallo de orden general que los haga inadecuados para la finalidad con la que fueron concebidos.

3. Si la Parte Contratante que hubiere concedido una homologación es informada por otra Parte Contratante de la existencia de alguno de los casos a que se refieren los apartados 1 y 2, adoptará igualmente, previa consulta con esta última, las medidas previstas en los citados apartados, con sujeción a lo dispuesto en el apartado 5.

4. La Parte Contratante que hubiera comprobado la existencia de alguno de los casos previstos en el párrafo 2, podrá suspender hasta nuevo aviso la comercialización y la puesta en servicio de los aparatos de control o de las hojas o de las tarjetas de memoria. Lo mismo valdrá en los casos previstos en el apartado 1 para los aparatos de control o las hojas o las tarjetas de memoria que estén dispensadas de la verificación

primitiva, si el fabricante, previa advertencia, no las modifica de conformidad con el modelo aprobado o según las exigencias del presente Anexo.

En cualquier caso, las autoridades competentes de las Partes Contratantes se notificarán mutuamente en el plazo de un mes la retirada de una homologación y las demás medidas adoptadas de conformidad con los apartados 1, 2 y 3, así como los motivos que justifiquen dichas medidas.

5. Si la Parte Contratante que hubiera procedido a una homologación impugna la existencia de los casos previstos en los apartados 1 y 2 de los que hubiera sido informada, las Partes Contratantes interesadas se esforzarán por solucionar la controversia.

Artículo 6.

1. El solicitante de la homologación para un modelo de hoja de registro deberá precisar en su solicitud el modelo o los modelos de aparatos de control para los que esta hoja vaya a ser utilizada, y deberá proporcionar, a los fines de prueba de la hoja, un aparato adecuado del tipo o tipos apropiados.

2. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante indicarán en la ficha de homologación del modelo de la hoja de registro el modelo o los modelos de aparatos de control en que podrá ser utilizado el modelo de hoja.

Artículo 7.

Las Partes Contratantes no podrán negarse a matricular ni prohibir la puesta en circulación o la utilización de los vehículos equipados con el aparato de control, por motivos inherentes a dicho equipamiento en el caso de que el aparato vaya provisto de la marca de homologación a que se refiere el artículo 3 y de la placa de instalación a que se refiere el artículo 9.

Artículo 8.

En cualquier decisión relativa a la denegación o a la retirada de la homologación de un modelo de aparato de control o de hoja de registro o de tarjeta de memoria, tomada en virtud del presente Anexo, se especificarán detalladamente los motivos en que se basa. Se notificará a la parte interesada, indicándosele al mismo tiempo los medios de recursos existentes en la legislación vigente de la Parte Contratante y los plazos en que esos recursos podrán ser presentados.

CAPÍTULO II

Instalación y control

Artículo 9.

1. Únicamente podrán efectuar las operaciones de instalación y de reparación del aparato de control los instaladores o talleres autorizados a estos fines por las autoridades competentes de las Partes Contratantes, después de que las mismas hubieren oído, si así lo desean, la opinión de los fabricantes interesados.

El periodo de validez administrativa de los talleres y tarjetas de instalador autorizados no excederá de un año.

En caso de que una tarjeta expedida a un taller o a un instalador autorizados deba prorrogarse o esté deteriorada, no funcione correctamente o haya sido extraviada o robada, la autoridad deberá facilitar una tarjeta sustitutiva en los cinco días hábiles siguientes a la recepción de una solicitud detallada a tal efecto.

Cuando se expida una nueva tarjeta en sustitución de una antigua, la nueva deberá llevar el mismo número de información del «taller», pero su índice se aumentará en una

cifra. La autoridad que expida la tarjeta deberá llevar un registro de las tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas.

Las Partes Contratantes adoptarán las medidas necesarias para evitar la falsificación de las tarjetas que se distribuyan entre los instaladores y los talleres autorizados.

2. El instalador o el taller autorizado pondrá una marca particular en los sellos que estampen e introducirá además, para cada aparato de control que se ajuste a lo dispuesto en el Apéndice 1B, los datos electrónicos de seguridad para llevar a cabo, en particular, las comprobaciones de autenticación. Las autoridades competentes de cada Parte Contratante llevarán un registro de las marcas y los datos electrónicos de seguridad utilizados, así como de las tarjetas expedidas a los talleres e instaladores autorizados.

3. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes se enviarán mutuamente las listas de instaladores o talleres autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos, así como las copias de las marcas y la información necesaria en relación con los datos electrónicos de seguridad utilizados.

4. La conformidad de la instalación del aparato de control a las prescripciones del presente Anexo se certificará mediante la placa de instalación puesta en las condiciones previstas en el Apéndice 1 o 1B del presente Anexo.

5. Podrán retirarse los precintos por los instaladores o los talleres autorizados por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, o bien en las circunstancias descritas en el Apéndice 1 o 1B del presente Anexo.

CAPÍTULO III

Utilización del equipo

Artículo 10.

El empleador y los conductores velarán por el buen funcionamiento y la adecuada utilización, por una parte, del aparato de control y por la otra, de la tarjeta de conductor en caso de que se exija a un conductor conducir un vehículo equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice 1B.

Artículo 11³⁴.

³⁴ Modificado por la enmienda 6.

1. El empleador expedirá un número suficiente de hojas de registro a los conductores de vehículos equipados con el aparato de control de conformidad con el Apéndice 1, teniendo en cuenta el hecho de que dichas hojas son de carácter personal, la duración del periodo de servicio, así como la posible obligación de sustituir las hojas que estén deterioradas o hayan sido tomadas por un inspector autorizado. El empleador expedirá a los conductores únicamente hojas de un modelo aprobado adecuado a la utilización en el aparato de control instalado en el vehículo.

En caso de que el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice 1B, el empleador y el conductor garantizarán que, tomando en consideración la duración del periodo de servicio, la impresión mencionada en el Apéndice 1B se realice correctamente si se solicita en caso de inspección.

2. a) La empresa conservará las hojas de registro y las impresiones, siempre que se hayan realizado impresiones de conformidad con el apartado 1 del artículo 12, en orden cronológico y en forma legible durante al menos un año después de su uso y facilitará copias a los conductores interesados que lo soliciten. Asimismo, la empresa entregará a los conductores que lo soliciten copias de los datos descargados de las tarjetas de conductor, así como su impresión en papel. Las hojas de registro y los datos

descargados e impresos se presentarán o entregarán cuando así lo solicite un inspector autorizado.

b) Las empresas que utilicen vehículos que incorporen un aparato de control conforme al Apéndice 1B del presente Anexo, al que se aplique el presente Acuerdo, deberán:

i) Garantizar que todos los datos de la unidad intravehicular y de la tarjeta de conductor se descargan con la frecuencia establecida por la Parte Contratante, y de que los datos relevantes se descargan con una frecuencia superior para garantizar la descarga de todos los datos relativos a las actividades realizadas por o para la empresa;

ii) Garantizar que todos los datos descargados tanto de la unidad intravehicular como de la tarjeta de conductor se conservan durante al menos los 12 meses posteriores a su registro y que, en el caso de que así lo exija un inspector, tales datos sean accesibles directamente o a distancia, desde las instalaciones de la empresa.

A los efectos del presente subapartado, el término «descargar» deberá interpretarse de conformidad con la definición recogida en la letra s) del Capítulo I del Apéndice 1B.

3. La tarjeta de conductor definida en el Apéndice 1B se expedirá, a petición del conductor, por la autoridad competente de la Parte Contratante en que el conductor tenga su residencia habitual.

Toda Parte Contratante podrá exigir que cualquier conductor sujeto al presente Acuerdo que resida habitualmente en su territorio sea titular de una tarjeta de conductor.

a) A los efectos del presente Acuerdo, por «residencia habitual» se entenderá el lugar en que resida normalmente una persona, es decir, durante al menos 185 días por cada año natural, ya sea debido a vínculos personales y profesionales, o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, debido a vínculos personales que demuestren vínculos estrechos entre esa persona y el lugar donde reside.

No obstante, se considerará que la residencia habitual de una persona cuyos vínculos profesionales se encuentren en un lugar distinto al de sus vínculos personales y que, por consiguiente, resida alternativamente en diferentes lugares situados en dos o más Partes Contratantes, es el lugar donde se encuentran sus vínculos personales, siempre que dicha persona regrese a él con regularidad. No será necesario que se cumpla esta última condición cuando la persona resida en una Parte Contratante con objeto de llevar a cabo un trabajo de duración determinada.

b) Los conductores deberán aportar pruebas de su lugar de residencia habitual por los medios adecuados, como su tarjeta de identidad o cualquier otro documento en vigor.

c) En caso de que las autoridades competentes de la Parte Contratante que hubiere expedido la tarjeta de conductor albergaran dudas respecto de la validez de una declaración de residencia habitual formulada de conformidad con la letra b) o a los efectos de determinados controles específicos, podrán solicitar información o pruebas adicionales.

d) La autoridad competente de la Parte Contratante de expedición deberá garantizar, en la medida de lo posible, que el solicitante no sea ya titular de una tarjeta de conductor en vigor.

4. a) La autoridad competente de la Parte Contratante personalizará la tarjeta de conductor de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 1B.

El periodo de validez administrativa de la tarjeta de conductor no excederá de cinco años.

El conductor podrá ser titular de una sola tarjeta válida de conductor. El conductor está autorizado a utilizar únicamente su propia tarjeta de conductor personalizada. El conductor no deberá utilizar una tarjeta deteriorada o caducada.

Cuando se expida una tarjeta de conductor en sustitución de una antigua, la nueva tarjeta deberá llevar el mismo número de expedición de tarjeta de conductor, pero el índice deberá incrementarse en una cifra. La autoridad expedidora mantendrá un registro

de tarjetas de conductor expedidas, robadas, extraviadas o defectuosas, durante un periodo que sea equivalente, al menos, a su periodo de validez.

En caso de que la tarjeta de conductor esté deteriorada, funcione mal o haya sido extraviada o sustraída, la autoridad proporcionará una tarjeta sustitutiva en los cinco días hábiles siguientes a la recepción de una petición detallada a tal efecto.

En caso de que se solicite la renovación de una tarjeta cuya fecha de expiración esté próxima, la autoridad facilitará una nueva tarjeta antes de la fecha de expiración siempre que la petición hubiera sido enviada dentro de los límites de tiempo establecidos en el cuarto párrafo del apartado 1 del artículo 12.

b) Se expedirán tarjetas de conductor únicamente a los solicitantes que estén sujetos a lo dispuesto en el Acuerdo.

c) La tarjeta de conductor será personal. Durante su periodo de vigencia no podrá ser retirada o revocada por motivo alguno, a menos que la autoridad competente de una Parte Contratante detecte que la tarjeta ha sido falsificada, o que el conductor está utilizando una tarjeta de la que no es titular, o que la tarjeta de la que es titular ha sido obtenida sobre la base de declaraciones falsas y/o documentos falsificados. En caso de que dichas medidas relativas a la suspensión o a la revocación se tomen por una Parte Contratante que no sea la Parte Contratante de expedición, la última deberá devolver la tarjeta a las autoridades de la Parte Contratante que la hubieran expedido e indicará los motivos de su devolución.

d) Las tarjetas de conductor expedidas por las Parte Contratantes serán recíprocamente reconocidas.

Cuando el titular de una tarjeta de conductor en vigor expedida por una Parte Contratante haya establecido su lugar de residencia habitual en otra Parte Contratante, podrá solicitar que se cambie su tarjeta por una tarjeta de conductor equivalente; será responsabilidad de la Parte Contratante que lleve a cabo el intercambio comprobar, en caso necesario, si la tarjeta presentada aún se encuentra realmente en vigor.

Las Parte Contratantes que realicen un intercambio devolverán la antigua tarjeta a las autoridades de la Parte Contratante de expedición e indicarán los motivos para hacerlo.

e) Cuando una Parte Contratante sustituya o cambie una tarjeta de conductor, dicha sustitución o cambio, así como cualquier sustitución o cambio posterior se registrarán en esa Parte Contratante.

f) Las Partes Contratantes tomarán todas las medidas necesarias para evitar la posibilidad de que se falsifiquen tarjetas de conductor.

5. Las Partes Contratantes garantizarán que los datos necesarios para realizar el seguimiento del cumplimiento del presente Acuerdo que se registren y almacenen en el aparato de control, de conformidad con el Apéndice 1B del presente Anexo podrán almacenarse durante los 365 días siguientes a la fecha de su registro y podrán hacerse disponibles bajo las condiciones que garanticen la seguridad y exactitud de los datos.

Las Partes Contratantes tomarán las medidas necesarias para garantizar que la reventa o la puesta fuera de servicio de un aparato de control no puedan ser óbice para la aplicación satisfactoria del presente párrafo.

Artículo 12³⁵.

³⁵ Modificado por la enmienda 6.

1. Los conductores no utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor manchadas o estropeadas. Para ello las hojas o la tarjeta de conductor deberán estar adecuadamente protegidas.

Si una hoja o una tarjeta de conductor que contenga registros está deteriorada, los conductores deberán unir la hoja o la tarjeta de conductor deteriorada a una hoja de reserva o a una hoja adecuada utilizada para sustituirla.

Si la tarjeta de conductor está deteriorada, funciona mal o ha sido extraviada o sustraída, el conductor deberá solicitar su sustitución a las autoridades competentes de la Parte Contratante en la que tenga su residencia habitual en el plazo de siete días naturales.

Cuando un conductor desee renovar su tarjeta de conductor, deberá solicitarlo a las autoridades competentes de la Parte Contratante en que tenga su residencia habitual, como mínimo 15 días hábiles antes de la fecha de expiración de la tarjeta.

2. a) Los conductores utilizarán las hojas de registro o la tarjeta de conductor cada día en que estén conduciendo, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. La hoja de registro o la tarjeta de conductor no serán retiradas antes del final del tiempo diario de trabajo, a menos que se autorice su retirada en otro caso. No se puede utilizar una hoja de registro o una tarjeta de conductor para cubrir un periodo más largo que aquel para el cual están previstas.

Cuando hay más de un conductor a bordo de un vehículo equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice B, cada conductor se asegurará de que su tarjeta de conductor esté insertada en la ranura correcta del tacógrafo.

b) Cuando, como resultado de su alejamiento del vehículo, un conductor no pueda utilizar el aparato de control instalado en el vehículo, los periodos de tiempo indicados en las letras b), c) y d) del segundo guion del apartado 3 siguiente deberán:

i) Consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice 1; o

ii) consignarse en la tarjeta de conductor utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el aparato de control cuando el vehículo esté equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice 1B.

c) Los conductores modificarán las hojas de registro según sea necesario cuando haya más de un conductor a bordo del vehículo, de manera que la información a que se refieren las letras b), c) y d) del segundo guion del apartado 3 siguiente quede registrada en la hoja de registro del conductor que esté conduciendo en realidad.



3. Los conductores deberán:

– Asegurarse de que la hora registrada en la hoja corresponde a la hora oficial del país de matrícula del vehículo,



– utilizar los conmutadores que permiten el registro de los siguientes periodos de tiempo de manera separada y distintiva:

a) con el signo  o  ³⁶ el tiempo de conducción;

³⁶ Símbolos utilizados en el tacógrafo digital.



b) con el signo  o  ³⁷ todos los demás periodos de trabajo;

³⁷ Símbolos utilizados en el tacógrafo digital.


c) con el signo  o  ³⁸ otros periodos de disponibilidad; a saber:

³⁸ Símbolos utilizados en el tacógrafo digital.

- el tiempo de espera, es decir, el periodo durante el cual los conductores deben permanecer en su puesto de trabajo únicamente para responder a posibles llamadas con objeto de emprender o de reemprender la conducción o de realizar otros trabajos,
- el tiempo en que permanecerá al lado de otro conductor, durante la marcha del vehículo,
- el tiempo en que se encuentran en una litera, durante la marcha del vehículo;

d) con el signo  o  ³⁹ las interrupciones de la conducción y los periodos de descanso diarios.

³⁹ Símbolos utilizados en el tacógrafo digital.

4. Cada Parte Contratante podrá permitir que todos los periodos mencionados en las letras b) y c) del segundo guion del apartado 3 se registren con el signo  en las hojas de registro que se utilicen en los vehículos matriculados en su territorio.

5. Cada miembro de la tripulación en cuestión deberá introducir en su hoja de registro la siguiente información:

- a) cuando empiece a utilizar la hoja, su apellido y nombre;
- b) la fecha y lugar de comienzo de la utilización de la hoja y la fecha y lugar de su finalización;
- c) el número de matrícula de cada vehículo que tiene asignado, tanto al comienzo del primer viaje registrado en la hoja como posteriormente, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de dicha hoja;
- d) la lectura del contador kilométrico:
 - Al comienzo del primer viaje registrado en la hoja,
 - al final del último viaje registrado en la hoja,
 - en caso de cambio de vehículo durante una jornada laboral (lectura del vehículo que se le había asignado y lectura del vehículo que se le asigna);
- e) en caso oportuno, la hora de cualquier cambio de vehículo.

5 bis. El conductor introducirá en el aparato de control, de conformidad con el Apéndice 1B los símbolos de los países en que comience y finalice su periodo de trabajo diario.

La introducción de los datos mencionados deberá activarse por el conductor y podrá ser totalmente manual o automática si el aparato de control está conectado a un sistema de localización por satélite.

6. El aparato de control definido en el Apéndice 1 estará diseñado de tal manera que sea posible que un inspector autorizado, en caso necesario después de abrir el equipo, pueda leer los datos registrados relativos a las últimas nueve horas anteriores a la hora de comprobación sin deformar, deteriorar o manchar la hoja.

El aparato, además, estará diseñado de tal manera que sea posible, sin abrir la caja, comprobar que se están realizando los registros.

7. a) Cuando el conductor conduzca un vehículo equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice 1, deberá presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) Las hojas de registro de la semana en curso y las utilizadas por el conductor en los quince días naturales anteriores;
- ii) la tarjeta de conductor, si dispone de ella; y
- iii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los quince días naturales anteriores conforme a lo requerido por el presente Acuerdo.

Desde la fecha de aplicación establecida en el artículo 13 bis del presente Acuerdo, el plazo mencionado en los incisos i) y iii) cubrirán el día en curso y los veintiocho días naturales anteriores.

b) Cuando el conductor conduzca un vehículo equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice 1B, deberá presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) La tarjeta de conductor de que sea titular;
- ii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los quince días naturales anteriores conforme a lo requerido por el presente Acuerdo;
- iii) las hojas de registro correspondientes al mismo periodo que se menciona en el inciso anterior durante el cual condujo un vehículo equipado con un aparato de control de conformidad con el Apéndice 1.

Desde la fecha de aplicación establecida en el artículo 13 bis del presente Acuerdo, los plazos mencionados en el inciso ii) cubrirán el día en curso y los veintiocho días naturales anteriores.

c) Un agente inspector autorizado podrá comprobar el cumplimiento del Acuerdo mediante el examen de las hojas de control, de los datos en pantalla o impresos que hayan sido registrados por el aparato de control o mediante la tarjeta de conductor o, a falta de ello, mediante el análisis de cualquier otro documento de apoyo que justifique el incumplimiento de alguna disposición, como las mencionadas en el artículo 13, apartados 2 y 3.

8. Se prohíbe la falsificación, eliminación y destrucción de datos registrados en la hoja de registro, almacenados en el aparato de control o en la tarjeta de conductor, así como los documentos impresos procedentes del aparato de control como se define en el Apéndice 1B. Lo mismo se aplicará a cualquier manipulación del aparato de control, hoja de registro o tarjeta de conductor que pueda ocasionar la falsificación, eliminación o destrucción de datos y/o de información impresa. No podrá llevarse en el vehículo aparato alguno que pudiera utilizarse para realizar las manipulaciones mencionadas.

Artículo 13⁴⁰.

⁴⁰ Modificado por la enmienda 6.

1. En caso de avería o explotación defectuosa del aparato de control, el empleador deberá hacerlo reparar por un técnico o taller autorizado, tan pronto como las circunstancias lo permitan.

Si el vehículo no pudiera regresar a su base en un plazo de una semana calculado a partir del día de la avería o del descubrimiento de la explotación defectuosa, la reparación se llevará a cabo en ruta.

Las medidas adoptadas por las Partes Contratantes podrán facultar a las autoridades competentes para prohibir el uso del vehículo en caso de que no se hayan reparado la avería o la explotación defectuosa según lo previsto en los párrafos anteriores.

2. a) Mientras el aparato esté averiado o fuera de servicio, el conductor consignará toda la información sobre los periodos de tiempo no registrados o impresos correctamente por el aparato de control en la hoja u hojas de registro, o en una hoja *ad hoc* que se adjuntará a la hoja de registro o a la tarjeta de conductor, en la que hará constar los datos que permitan identificarlo (nombre y número de su permiso de conducir, o nombre y número de su tarjeta de conductor), además de su firma.

b) En caso de deterioro, mal funcionamiento, extravío o robo de su tarjeta, o si ésta no se encuentra en su poder, el conductor:

i) Al inicio de su viaje, imprimirá los pormenores del vehículo que conduce, e incluirá lo siguiente:

- Los elementos necesarios para identificarlo (nombre y número de su tarjeta de conductor, o nombre y número de su permiso de conducir), además de su firma;
- los periodos mencionados en los puntos b), c) y d) del segundo guion del apartado 3 del artículo 12;

ii) Al final de su viaje, imprimirá las indicaciones relativas a los bloques de tiempos registrados por el aparato de control, todo periodo de otro trabajo, la disponibilidad y los descansos tomados desde que se realizó la impresión al inicio del viaje, cuando no hayan quedado registrados por el tacógrafo, y hará constar en este documento los elementos necesarios para identificarlo (nombre y número de su permiso de conducir o nombre y número de su tarjeta de conductor), además de su firma.

3. Si una tarjeta de conductor está defectuosa o no funciona correctamente, el conductor deberá devolverla a la autoridad competente de la Parte Contratante en que tenga su lugar de residencia habitual. La sustracción de la tarjeta de conductor estará sujeta a una declaración formal dirigida a las autoridades competentes del Estado en que tuvo lugar la sustracción.

El extravío de la tarjeta de conductor deberá informarse mediante declaración formal dirigida a las autoridades competentes de la Parte Contratante que la hubiera expedido y a las autoridades competentes de la Parte Contratante de residencia habitual, en caso de que éstas no coincidan.

El conductor podrá seguir conduciendo sin tarjeta de conductor durante un periodo máximo de 15 días naturales o durante un plazo más largo si fuera necesario para que el vehículo regrese a su base, siempre que pueda demostrar la imposibilidad de exhibir o utilizar la tarjeta durante este periodo.

Cuando las autoridades de la Parte Contratante en que el conductor tenga su residencia habitual sean diferentes de las que expidieron su tarjeta y cuando se solicite a las últimas renovar, sustituir o intercambiar la tarjeta de conductor, deberán informar a las autoridades que expidieron la antigua tarjeta sobre las razones precisas para su renovación, sustitución o intercambio.

Artículo 14.

1. De conformidad con el apartado 2.b) del artículo 13 del Acuerdo, los conductores que estén conduciendo un vehículo matriculado en una Parte Contratante y a quien las autoridades competentes no hayan podido aún expedir la tarjeta de conductor y que, durante el periodo transitorio mencionado en el apartado 1 de dicho artículo, realicen transporte internacional con un vehículo equipado con un aparato de control digital de conformidad con el Apéndice 1B, deberán estar en condiciones de exhibir, cuando un inspector así se lo solicite, las copias impresas y/o las hojas de registro correspondientes a la semana en curso y, en cualquier caso, la copia impresa y/o la hoja de registro correspondiente al último día en que hubiera conducido durante la semana previa.

2. El apartado 1 no será de aplicación a los conductores de vehículos matriculados en un país en que sea obligatorio utilizar una tarjeta de conductor. No obstante, los conductores estarán obligados a exhibir copias impresas siempre que un inspector se lo solicite.

3. Las hojas impresas mencionadas en el apartado 1 anterior deberán estar marcadas con información que permita la identificación de los conductores (nombre y número de permiso de conducción), incluida su firma.

APÉNDICE 1⁴¹

Condiciones de fabricación, ensayo, instalación y control

⁴¹ Modificado por la enmienda 2.

I. Definiciones

En el presente Apéndice, se entenderá:

- a) Por «aparato de control» el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera, para indicar y registrar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de trabajo de sus conductores;
- b) por «hoja de registro» la hoja concebida para recibir y fijar registros, que debe colocarse en el aparato de control y en la que los dispositivos impresores del mismo inscriben ininterrumpidamente los diagramas de los datos que deban registrarse;
- c) por «constante del aparato de control» la característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida de 1 km; dicha constante deberá expresarse, bien en revoluciones por kilómetro ($k = \dots r/km$), bien en impulsos por kilómetro ($k = \dots imp/km$);
- d) por «coeficiente característico del vehículo» la característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el aparato de control (toma de salida de la caja de cambio en determinados casos, rueda del vehículo en otros casos), cuando el vehículo recorre la distancia de 1 km en condiciones normales de ensayo (véase punto 4 de la sección VI del presente Anexo). El coeficiente característico se expresa, bien en revoluciones por kilómetro ($w = \dots r/km$), bien en impulsos por kilómetro ($w = \dots imp/km$);
- e) por «circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas» la media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá hacerse en condiciones normales de prueba (véase punto 4 de la sección VI del presente Anexo) y se expresará en la forma $1 = \dots mm$

II. Características generales y funciones del aparato de control

El aparato deberá registrar los elementos siguientes:

1. Distancia recorrida por el vehículo;
2. velocidad del vehículo;
3. tiempo de conducción;
4. otros tiempos de trabajo y tiempos de disponibilidad;
5. interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios;
6. apertura de la caja que contiene la hoja de registro;
7. en los aparatos electrónicos de control que funcionan mediante señales eléctricas transmitidas eléctricamente desde el sensor de distancia y velocidad, los cortes de alimentación de los aparatos de control (a excepción de los del alumbrado), de la alimentación del sensor de distancia y velocidad y cualquier otro corte en la señal del sensor de distancia y velocidad que sobrepasen las 100 milésimas de segundo.

Para los vehículos utilizados por dos conductores, el aparato de control deberá permitir el registro de los tiempos indicados en el párrafo primero, puntos 3, 4 y 5, simultáneamente y por separado en dos hojas de registro distintas.

III. Condiciones de construcción del aparato de control

A. Aspectos generales

1. Para el aparato de control, son obligatorios los dispositivos siguientes:
 - a) Dispositivos indicadores:
 - De la distancia recorrida (contador totalizador),
 - de la velocidad (cuentarrevoluciones),
 - del tiempo (reloj).
 - b) Dispositivos de registro que incluyan:
 - Un registrador de la distancia recorrida,
 - un registrador de la velocidad,
 - uno o varios registradores de tiempo que se ajusten a las condiciones establecidas en el capítulo III, C 4.
 - c) Un dispositivo marcador que registre por separado en la hoja de registro:
 - Toda apertura del cajetín que contiene la hoja de registro,
 - en los aparatos electrónicos de control definidos en el capítulo II, apartado 7, los cortes de alimentación del aparato que sobrepasen las 100 milésimas de segundo, a excepción de la iluminación, a más tardar en el momento de la realimentación,
 - en los aparatos electrónicos de control definidos en el capítulo II, apartado 7, los cortes de alimentación del generador del sensor de distancia y velocidad que sobrepasen las 100 milésimas de segundo y cualquier corte en la señal que llega al sensor de distancia y velocidad.
2. La posible presencia en el aparato de dispositivos distintos de los anteriormente enumerados no deberá perturbar el correcto funcionamiento de los dispositivos obligatorios ni dificultar su lectura.

El aparato deberá presentarse a la homologación provisto, en su caso, de dichos dispositivos complementarios.
3. Materiales:
 - a) Todos los elementos que formen parte del aparato de control deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficientes y de características eléctricas y magnéticas invariables.
 - b) Todo cambio de un elemento del aparato o de la naturaleza de los elementos empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización, por la autoridad que hubiere homologado el aparato.
4. Medida de la distancia recorrida:

Las distancias recorridas podrán sumarse y registrarse:

 - Bien en marcha adelante y en marcha atrás,
 - bien únicamente en marcha adelante.

El posible registro de las maniobras de marcha atrás no debe influir en modo alguno en la claridad y precisión de los demás registros.
5. Medida de la velocidad:
 - a) La ficha de homologación del modelo establecerá el margen de medida de la velocidad.
 - b) La frecuencia propia y el dispositivo de amortización del mecanismo de medida deberán tener características tales que los dispositivos indicador y registrador de

velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones hasta 2 m/s², dentro de los límites de tolerancia admitidos.

6. Medida del tiempo (reloj):

a) El modo del dispositivo para poner nuevamente en hora el reloj deberá estar en el interior de una caja que contenga la hoja de registro, y cada apertura de la misma deberá marcarse automáticamente en la hoja de registro.

b) Si el mecanismo de avance de la hoja de registro estuviera accionado por el reloj, la duración de funcionamiento correcto del mismo, después de la nueva colocación, deberá ser superior a un 10 % por lo menos de la duración de registro correspondiente a la carga máxima de hojas del aparato.

7. Iluminación y protección:

a) Los dispositivos indicadores del aparato deberán ir provistos de una iluminación adecuada que no deslumbre.

b) En condiciones normales de utilización, todas las partes internas del aparato deberán estar protegidas contra la humedad el polvo. Además, deberán protegerse contra el acceso a las mismas con fundas que puedan precintarse.

B. Dispositivos indicadores

1. Indicadores de la distancia recorrida (contador totalizador):

a) El valor mínimo del dispositivo indicador de la distancia recorrida deberá ser de 0,1 km. Las cifras que expresen los hectómetros deberán distinguirse claramente de las que expresen los kilómetros completos.

b) Las cifras del contador totalizador deberán ser claramente legibles y tener una altura de 4 mm por lo menos.

c) El contador totalizador deberá poder indicar hasta 99.999,9 km por lo menos.

2. Indicador de velocidad (cuentarrevoluciones):

a) Dentro del margen de medida, la escala de la velocidad deberá estar graduada uniformemente en 1, 2, 5 o 10 km/h. El valor en velocidad del grado (intervalo comprendido entre dos marcas consecutivas) no deberá exceder del 10 % de la velocidad máxima que figure en la escala.

b) El margen de indicación no deberá cifrarse más allá del margen de medida.

c) La longitud del intervalo de la graduación correspondiente a una diferencia de velocidad de 10 km/h no deberá ser inferior a 10 mm.

d) En un indicador con aguja, la distancia entre la aguja y la esfera no deberá ser superior a 3 mm.

3. Indicador de tiempo (reloj):

El indicador de tiempo deberá ser visible desde el exterior del aparato y su lectura deberá ser segura, fácil y no ambigua.

C. Dispositivos de registro

1. Aspectos generales:

a) En cada aparato, sea cual fuere la forma de la hoja de registro (banda o disco), deberá preverse una marca que permita la correcta colocación de la hoja de registro, de modo que se garantice la correspondencia entre la hora indicada en el reloj y el marcado horario de la hoja.

b) El mecanismo de arrastre de la hoja de registro deberá garantizar su arrastre y la posibilidad de colocarla y retirarla libremente.

c) El dispositivo de avance de la hoja de registro, cuando ésta tenga forma de disco, será accionado por el mecanismo del reloj. En tal caso, el movimiento de rotación de la hoja será continuo y uniforme, con una velocidad mínima de 7 mm/h, medida en el borde interior de la corona circular que delimita la zona de registro de la velocidad.

En los aparatos de banda, cuando el mecanismo de avance de las hojas esté accionado por el mecanismo del reloj, la velocidad de avance rectilíneo será de 10 mm/h por lo menos.

d) Los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y de la apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro deberán ser automáticos.

2. Registro de la distancia recorrida:

a) Cada distancia de 1 km que se recorra deberá estar representada en el diagrama por una variación de la coordenada correspondiente de por lo menos 1 mm.

b) El diagrama de los recorridos deberá leerse con claridad, incluso para velocidades que se sitúen en el límite superior del margen de medida.

3. Registro de la velocidad:

a) El indicador de registro de la velocidad deberá tener, en principio, un movimiento rectilíneo y perpendicular a la dirección de desplazamiento de la hoja de registro, sea cual fuere la forma geométrica de la misma.

No obstante, se podrá admitir un movimiento curvilíneo del indicador, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

– El trazo del indicador será perpendicular a la circunferencia media (en el caso de las hojas en forma de disco) o al eje de la zona reservada para el registro de la velocidad (en el caso de las hojas en forma de bandas),




– la relación entre el radio de curvatura del trazo efectuado por el indicador y la anchura de la zona reservada para el registro de la velocidad no será inferior a 2,4:1, sea cual fuere la forma de la hoja de registro,

– los distintos trazos de la escala de tiempo deberán cruzar la zona de registro con la forma de una curva de igual radio que el trazo del indicador. La distancia entre los trazos deberá corresponder a una hora de la escala de tiempo como máximo.

b) Toda variación de 10 km/h de la velocidad debe estar representada en el diagrama por una variación de 1,5 mm por lo menos de la coordenada correspondiente.

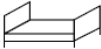
4. Registro del tiempo:


a) El aparato de control deberá estar fabricado de modo que, si es necesario mediante un dispositivo de conmutación, sea posible el registro automático y diferenciado de cuatro bloques de tiempos, como sigue:

- (i) con el signo , el tiempo de conducción;
- (ii) con el signo , los demás tiempos de trabajo;
- (iii) con el signo , otros tiempos de disponibilidad, a saber:

– El tiempo de espera, es decir, el periodo durante el cual los conductores no están obligados a permanecer en su puesto de trabajo, excepto para responder a posibles llamadas con objeto de emprender o de reemprender la conducción o de realizar otros trabajos;

- el tiempo en que permanecen al lado de otro conductor, durante la marcha del vehículo;
- el tiempo en que se encuentran en una litera, durante la marcha del vehículo;

(iv) con el signo , las interrupciones de la conducción y los periodos de descanso diario.

Cada Parte Contratante podrá autorizar que todos los periodos contemplados en los incisos ii) y iii) anteriores queden registrados bajo el signo  en las hojas de registro utilizadas en los vehículos matriculados en su territorio.

b) Las características de los trazos, sus posiciones relativas y, en su caso, los signos previstos en el artículo 4.a) deberán permitir reconocer claramente los distintos tiempos.

La naturaleza de los distintos bloques de tiempos estará representada en el diagrama por diferencias de espesor de los trazados correspondientes o por cualquier otro sistema de eficacia por lo menos igual, desde el punto de vista de la legibilidad y de la interpretación del diagrama.

c) En el caso de vehículos utilizados por un equipo compuesto por varios conductores, los registros del punto 4 deberán efectuarse en dos hojas distintas, adjudicándosele cada una de ellas a un conductor. En tal caso, el avance de las distintas hojas deberá ser realizado por el mismo mecanismo, o por mecanismos sincronizados.

D. Dispositivo de cierre

1. La caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberán estar provistos de una cerradura.

2. Toda apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberá marcarse automáticamente en la hoja u hojas.

E. Inscripciones

1. En la esfera del aparato deberán figurar las menciones siguientes:

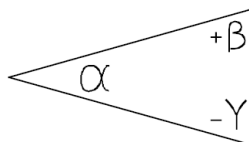
- Al lado del número indicado por el contador totalizador, la unidad de medida de las distancias, con su símbolo «km»,
- al lado de la escala de velocidad, la indicación «km/h»,
- el margen de medida del cuentarrevoluciones con la indicación «Vmin... km/h, Vmáx... km/h». Dicha indicación no será necesaria si figura en la placa descriptiva del aparato.

No obstante, no se aplicarán dichos requisitos a los aparatos de control homologados antes del 10 de agosto de 1970.

2. En la placa descriptiva acoplada al aparato, deberán figurar las indicaciones siguientes, que deberán ser visibles en el aparato instalado:

- Nombre y apellidos y domicilio del fabricante del aparato,
- número de fabricación y año de construcción,
- marca de homologación del modelo del aparato,
- la constante del aparato, en la forma «k =... r/km» o «k =... imp/km»,
- en su caso, el margen de medida de la velocidad, en la forma indicada en el punto 1,

– si la sensibilidad del instrumento al ángulo de inclinación pudiere influir en las indicaciones proporcionadas por el aparato más allá de las tolerancias admitidas, la orientación admisible del ángulo en la forma siguiente:



en la cual, α represente el ángulo medido a partir de la posición horizontal de la cara anterior (orientada hacia arriba) del aparato para el que se haya ajustado el instrumento, y β y γ representan, respectivamente, las diferencias límite admisibles hacia arriba y hacia abajo, con relación al ángulo α .

F. Errores máximos tolerados (dispositivos indicadores y registradores)

1. En el banco de pruebas, antes de la instalación:
 - a) Distancia recorrida:
 ± 1 % de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km.
 - b) Velocidad:
 ± 3 km/h, con relación a la velocidad real.
 - c) Tiempo:
 ± 2 minutos por día, con un máximo de 10 minutos cada 7 días, en caso de que la duración de funcionamiento del reloj después de la reinstalación no sea inferior a dicho periodo.
2. Al realizarse la instalación:
 - a) Distancia recorrida:
 ± 2 % de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km.
 - b) Velocidad:
 ± 4 km/h, con relación a la velocidad real.
 - c) Tiempo:
 - Dos minutos por día, o
 - 10 minutos cada siete días.
3. En la utilización:
 - a) Distancia recorrida:
 ± 4 % de la distancia real, siendo ésta por lo menos igual a 1 km.
 - b) Velocidad:
 ± 6 km/h, con relación a la velocidad real.
 - c) Tiempo:
 - Dos minutos por día, o
 - 10 minutos cada siete días.

4. Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 1, 2 y 3 serán válidos para temperaturas situadas entre 0 y 40 °C, debiendo tomarse las temperaturas al lado del aparato.

5. Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 2 y 3 se refieren a medidas realizadas en las condiciones señaladas en la sección VI.

IV. Hojas de registro

A. Consideraciones generales

1. Las hojas de registro deberán ser de una calidad que no impida el funcionamiento normal del aparato y que permita que los registros sean indelebles y se puedan leer e identificar con claridad.

Las hojas de registro deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de higrometría y de temperatura.

Además, deberá ser posible que todos los miembros del personal introduzcan en las hojas, sin dañarlas y sin que ello afecte la legibilidad de los registros, la siguiente información:

- a) Su nombre y apellido, al comenzar cada hoja;
- b) el lugar y fecha, al comenzar y al acabar la hoja;
- c) el número de matrícula del vehículo al que haya estado destinado antes del primer viaje registrado en la hoja y al que se le destina a continuación, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de la hoja;
- d) la lectura del cuentakilómetros:
 - Antes del primer viaje registrado en la hoja,
 - al finalizar el último viaje registrado en la hoja,
 - en caso de cambio de vehículo durante la jornada de servicio (cuentakilómetros del vehículo al que se le hubiere destinado y cuentakilómetros del vehículo al que se le va a destinar);
- e) en su caso, la hora de cambio del vehículo.

En condiciones normales de conservación, los registros deberán ser legibles durante por lo menos un año.

2. La capacidad mínima de registro de las hojas, sea cual fuere su forma, deberá ser de veinticuatro horas.

Si varios discos estuvieren unidos entre sí para aumentar la capacidad de registro continuo posible sin intervención del personal, la unión entre los distintos discos deberá realizarse de modo que los registros, al pasar de un disco al otro, no presenten interrupciones ni imbricaciones.

B. Zonas de registro y graduaciones de las mismas

1. Las hojas de registro incluirán las zonas de registro siguientes:
 - Una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a la velocidad,
 - una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a las distancias recorridas,
 - una zona, o varias, para las indicaciones relativas a los tiempos de conducción, a los demás tiempos de trabajo y a los tiempos de disponibilidad, a las interrupciones del trabajo y al descanso de los conductores.
2. La zona reservada para el registro de la velocidad deberá estar subdividida de 20 en 20 km/h como máximo. La velocidad correspondiente deberá estar indicada en cifras en cada línea de dicha subdivisión. El símbolo km/h deberá figurar por lo menos una vez

en dicha zona. La última línea de dicha zona deberá coincidir con el límite superior del margen de medida.

3. La zona reservada para el registro de los recorridos deberá estar impresa de modo que se pueda leer fácilmente el número de kilómetros recorridos.

4. La zona o zonas reservadas para el registro de los tiempos contemplados en el punto 1 deberán llevar las indicaciones necesarias para individualizar sin ambigüedad los distintos bloques de tiempo.

C. Indicaciones impresas en las hojas de registro

Cada hoja deberá llevar, impresas, las indicaciones siguientes:

- Nombre y apellidos y domicilio o marca del fabricante,
- marca de homologación del modelo de la hoja,
- marca de homologación del modelo o de los modelos de aparatos en los que puede utilizarse la hoja.
- límite superior de la velocidad registrable, impresa en km/h.

Además, cada hoja deberá llevar, impresa, por lo menos una escala de tiempo graduada de tal modo que permita la lectura directa del tiempo en intervalos de 15 mn, y una fácil determinación de los intervalos en 5 mn.

D. Espacio libre para las inscripciones manuscritas

Deberá preverse un espacio libre en las hojas, para que el conductor pueda anotar, por lo menos, las inscripciones siguientes:

- El nombre y apellidos del conductor,
- el lugar y la fecha del comienzo y del final de la utilización de la hoja,
- el número o números de la matrícula del vehículo o vehículos a los que se destine el conductor durante la utilización de la hoja,
- las lecturas del cuentakilómetros del vehículo o vehículos a los que el conductor esté destinado durante la utilización de la hoja,
- la hora del cambio de vehículo.

V. *Instalación de aparato de control*

A. Consideraciones generales

1. Los aparatos de control deberán colocarse en los vehículos de modo que, por una parte, el conductor pueda controlar fácilmente desde su sitio el indicador de velocidad, el contador totalizador y el reloj, y que, por otra parte, todos sus elementos, incluidos los de transmisión, estén protegidos contra cualquier deterioro accidental.

2. Deberá ser posible la adaptación de la constante del aparato al coeficiente característico del vehículo por medio de un dispositivo adecuado denominado adaptador.

Los vehículos con varias relaciones de puente deberán llevar un dispositivo de conmutación que reduzca automáticamente dichas relaciones a aquella para la que el adaptador haya adaptado el aparato al vehículo.

3. Después de la verificación al realizarse la primera instalación, deberá colocarse una placa de instalación bien visible en el vehículo, cerca del aparato o sobre el mismo. Después de cada nueva intervención del instalador o del taller autorizado, si fuere necesaria una modificación del ajuste de la instalación, se colocará una nueva placa en sustitución de la anterior.

La placa deberá llevar, por lo menos, las indicaciones siguientes:

- Nombre y apellidos, dirección o marca del instalador o taller autorizado,
- coeficiente característico del vehículo, en la forma «w =... r/km» «w =... imp/km»,
- circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, en la forma «l =... mm»,
- la fecha del informe del coeficiente característico del vehículo y de la medida de la circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas.

B. Precintos

Deberán precintarse los elementos siguientes:

- a) La placa de instalación, excepto si está colocada de tal modo que no pueda quitarse sin destruir las indicaciones;
- b) los extremos de la unión entre el aparato de control y el vehículo;
- c) el adaptador propiamente dicho y su inserción en el circuito;
- d) el dispositivo de conmutación para los vehículos con varias relaciones de puente;
- e) las uniones del adaptador y el dispositivo de conmutación al resto de los elementos de la instalación;
- f) las fundas previstas en el punto 7.b) de la letra A de la sección III.

En casos especiales, podrán preverse otros precintos al homologar el modelo del aparato y el lugar donde se coloquen dichos precintos deberá figurar en la ficha de homologación.

Los precintos de unión contemplados en las letras b), c) y e) únicamente podrán quitarse, en casos de urgencia; cualquier rotura de dichos precintos deberá ser objeto de una justificación por escrito, que deberá estar a disposición de la autoridad competente.

VI. Verificaciones y controles

Las Partes Contratantes designarán a los organismos que deban efectuar las verificaciones y controles.

1. Certificación de los instrumentos nuevos o reparados:

Todo aparato individual, nuevo o reparado, deberá estar certificado, en lo que se refiere a su correcto funcionamiento y a la exactitud de sus indicaciones y registros, dentro de los límites establecidos en el punto 1 de la letra F de la sección III, por medio del precinto previsto en la letra f) del punto B de la sección V.

Los Estados miembros podrán establecer a tal fin la verificación inicial, es decir, el control y la confirmación de que el aparato nuevo o reparado se ajusta al modelo homologado y a las exigencias del Reglamento, incluidos sus Anexos, o delegar la certificación en los fabricantes o en sus mandatarios.

2. Instalación:

En el momento de su instalación en un vehículo, el aparato y la instalación en su conjunto deberán ajustarse a las disposiciones relativas a los errores máximos tolerados establecidos en el punto 2 de la letra F de la sección III.

Las pruebas de control correspondientes serán realizadas, bajo su responsabilidad, por el instalador o taller autorizado.

3. Controles periódicos:

a) Los controles periódicos de los aparatos instalados en los vehículos tendrán lugar por lo menos cada dos años y se podrán efectuar, entre otros, en el marco de las inspecciones de los vehículos automóviles.

Se controlará, en particular:

- El correcto funcionamiento del aparato,
- la presencia de la marca de homologación en los aparatos,
- la presencia de la placa de instalación,
- la integridad de los precintos del aparato y de los demás elementos de instalación,
- la circunferencia efectiva de los neumáticos.

b) El control de la observancia de las disposiciones del número 3 de la letra F de la sección III, relativa a los errores máximos tolerados en el uso, se efectuará por lo menos una vez cada seis años, con la posibilidad para cada Parte Contratante de disponer un plazo más corto para los vehículos matriculados en su territorio. Dicho control llevará consigo, obligatoriamente, la sustitución de la placa de instalación.

4. Determinación de los errores:

La determinación de los errores de instalación y de uso se efectuará en las condiciones siguientes, que se considerarán condiciones normales de prueba:

- Vehículos vacíos, en condiciones normales de marcha,
- presión de los neumáticos, con arreglo a los datos facilitados por el fabricante,
- desgaste de los neumáticos, dentro de los límites admitidos por la normativa vigente,
- movimiento del vehículo: éste deberá desplazarse, movido por su propio motor, en línea recta, por una superficie plana a una velocidad de 50 ± 5 km/h; el control podrá efectuarse, siempre que sea de una exactitud similar, en un banco de pruebas apropiado.

APÉNDICE 1B⁴²

Condiciones de construcción, prueba, instalación y control del aparato de control digital utilizado en el transporte por carretera

⁴² Introducido por la enmienda 5.

Artículo 1. *Preámbulo.*

1. Dado que el presente Apéndice es una adaptación del Anexo IB del Reglamento del Consejo (CEE) n.º 3821/85, de 20 de diciembre, relativo a los equipamientos en el ámbito del transporte por carretera ^{1[sic]}, el contenido de dicho Anexo no se reproduce en el AETR a causa de su tamaño y su carácter eminentemente técnico. Respecto del texto oficial completo y sus enmiendas subsiguientes, la Partes Contratantes se referirán al «Diario Oficial de la Unión Europea».

El contenido del presente Apéndice 1B se limita, por tanto, a una introducción en la que se citan las referencias a los textos correspondientes de la Unión Europea y de los Diarios Oficiales en que fueron publicados y resaltando, por medio de referencias cruzadas, los puntos concretos donde el Anexo ha de ser adaptado al contexto del AETR.

2. Con objeto de facilitar la consulta de dicho Anexo con las adaptaciones realizadas para tener en cuenta el AETR y para permitir una visión global del texto se elaborará una versión consolidada de dicho Apéndice por la Secretaría de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. No obstante, esta versión no tendrá validez jurídica alguna. Esta versión, redactada en las lenguas oficiales de la UNECE se actualizará según resulte necesario.

Artículo 2. *Disposiciones introductorias al Apéndice 1B.*

1. De conformidad con el apartado 1 del anterior artículo 1, se invita a las Partes Contratantes, con objeto de consultar el Anexo IB, a hacer referencia a los Reglamentos de la Comisión n.º 1366/2002, de 13 de junio de 2002 y n.º 432/2004, de 5 de marzo de 2004 (*véase la nota a pie de página las fechas de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea), adaptándose por séptima y octava vez al desarrollo técnico del Reglamento del Consejo (CEE) n.º 3821/85, relativo al aparato de control en el ámbito del transporte por carretera.

(*) Modificados por el Reglamento (CE) n.º 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998 (DO L 274 de 9 de octubre de 1998), así como por los Reglamentos de la Comisión (CE) n.º 1360/2002, de 13 de junio de 2002 (DO L 207 de 5 de agosto de 2002 (corrigendum DO L 77 de 13 de marzo de 2004)) y n.º 432/2004, de 5 de marzo de 2004 (DO L 71 de 10 de marzo de 2004).

2. A efectos del Apéndice 1B:

2.1 Las expresiones de la columna izquierda deberán ser reemplazadas por las expresiones correspondientes de la columna derecha:

| <i>Expresiones utilizadas en el Anexo IB</i> | | <i>Expresiones utilizadas en el AETR</i> |
|--|---------------------------|--|
| Estados miembros | | Partes Contratantes |
| EM | | PC |
| Anexo (IB) | Reemplazar por | Apéndice (1B) |
| Apéndice | | Subapéndice |
| Reglamento | | Acuerdo o AETR |
| Comunidad | | CEE-ONU |

2.2 Las referencias hechas a los textos jurídicos en la columna izquierda que aparece a continuación se reemplazarán por los de la columna derecha:

| <i>Textos jurídicos de la Comunidad Europea</i> | | <i>Textos jurídicos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas</i> |
|---|---------------------------|---|
| Reglamento del Consejo (CEE) n.º 3821/85 | | AETR |
| Directiva del Consejo n.º 92/23/CEE | Reemplazar por | Reglamento 54 de la CEE |
| Directiva de la Comisión n.º 95/54/CE, adaptadas al desarrollo técnico de la Directiva del Consejo 72/245/CEE | | Reglamento 10 de la CEE |

2.3 Más abajo figura una lista de los textos o disposiciones para los que no existe un equivalente de la CEE o para los que se precisa más información. Dichos textos o información sólo se citan a título de referencia.

2.3.1 La fecha límite para la instalación de un aparato de limitación de velocidad, tal como se define en 1 (Definiciones), bb) del Anexo IB/Apéndice 1B es conforme a lo dispuesto en la Directiva del Consejo n.º 92/6/CEE de 10 de febrero de 1992 (DO n.º L57 de 02/03/1992).

2.3.2 La medición de las distancias, definidas en I (Definiciones), u) del Anexo IB/Apéndice 1B es conforme a lo dispuesto en la Directiva del Consejo n.º 97/27/CEE, de 22 de julio de 1997 (DO n.º L57, 02/03/1992), enmendada por última vez (DO L n.º 233 de 25/08/1997).

2.3.3 La identificación del vehículo, definida en I (Definiciones), nn) del Anexo IB/ Apéndice 1B es conforme a lo dispuesto en la Directiva del Consejo n.º 76/114/CEE de 18 de diciembre de 1975 (DO, n.º L24 de 30/01/1976).

2.3.4 Las disposiciones en materia de seguridad se ajustarán a lo dispuesto en la Recomendación del Consejo n.º 95/144/CE, de 7 de abril de 1995, relativa a los criterios comunes de evaluación de la seguridad de la tecnología de la información (ITSEC) (DO n.º L 93,26/04/1995).

2.3.5 La protección de las personas físicas respecto del tratamiento de datos de carácter personal y la libre circulación de dichos datos es conforme a lo dispuesto en la Directiva del Consejo n.º 95/46/CE de 24 de octubre de 1995, en su última modificación (DO n.º L 281,23/11/1995).

2.4 Otras disposiciones que deben modificarse o eliminarse:

2.4.1 Se suprime el contenido de la disposición 172 y se sustituye por «Reservado».

2.4.2 La disposición 174 se modifica de la manera siguiente:

«el signo distintivo de la Parte Contratante que haya expedido la tarjeta. Los signos distintivos de las Partes Contratantes que no sean miembros de la UE son los definidos en la Convención de Viena de 1968 sobre circulación por carretera o la Convención de Ginebra de 1949 sobre circulación por carretera.»

2.4.3 La referencia a la bandera de la UE con las letras «EM», que significan «Estado miembro» se sustituyen en la disposición 178 por las letras «PC», con el significado de «Partes Contratantes», siendo opcional la bandera de las Partes Contratantes no miembros de la UE.

2.4.4 La disposición 181 se modifica como sigue:

«Tras consultar con la secretaría de la CEE-ONU, las Partes Contratantes podrán añadir marcas o colores, como elementos de seguridad, sin perjuicio del resto de las disposiciones del presente Apéndice.»

2.4.5 La disposición 278 se modifica de la manera siguiente:

«Las pruebas de interoperabilidad se realizarán por una única autoridad competente.»

2.4.6 Se suprimen las disposiciones 291 a 295 y se sustituyen por «Reservado».

2.4.7 En el Apéndice 9/Subapéndice 9 del AETR (Homologación de modelo - Lista de comprobaciones mínimas exigidas), 1, 1-1, la frase introductoria se modifica de la manera siguiente:

«El procedimiento para la homologación de modelo para el equipo registrador (o sus componentes) o para la tarjeta del tacógrafo está basado en:»

APÉNDICE 2⁴³

Marca y fichas de homologación

⁴³ Modificado por las enmiendas 2, 3, 5 y 6.

I. Marca de homologación

1. La marca de homologación estará compuesta por:

Un rectángulo, dentro del cual se colocará la letra «e» seguida de un número distintivo del país que ha expedido la homologación de conformidad con los siguientes signos convencionales:

| | | | |
|---------------------|----|----------------------------------|----|
| Alemania | 1 | Eslovaquia | 27 |
| Francia | 2 | Bielorrusia | 28 |
| Italia | 3 | Estonia | 29 |
| Países Bajos | 4 | Moldavia | 30 |
| Suecia | 5 | Bosnia y Herzegovina | 31 |
| Bélgica | 6 | Letonia | 32 |
| Hungría | 7 | Liechtenstein | 33 |
| República Checa | 8 | Bulgaria | 34 |
| España | 9 | Kazajistán | 35 |
| Serbia | 10 | Lituania | 36 |
| Reino Unido | 11 | Turquía | 37 |
| Austria | 12 | Turkmenistán | 38 |
| Luxemburgo | 13 | Azerbaiyán | 39 |
| Suiza | 14 | República de Macedonia del Norte | 40 |
| Noruega | 16 | Andorra | 41 |
| Finlandia | 17 | Uzbekistán | 44 |
| Dinamarca | 18 | Ucrania | 46 |
| Rumanía | 19 | Chipre | 49 |
| Polonia | 20 | Malta | 50 |
| Portugal | 21 | Albania | 54 |
| Federación de Rusia | 22 | Armenia | 55 |
| Grecia | 23 | Montenegro | 56 |
| Irlanda | 24 | San Marino | 57 |
| Croacia | 25 | Mónaco | 59 |
| Eslovenia | 26 | | |

Se asignarán números posteriores:

i) A los países Partes Contratantes del Acuerdo relativo al cumplimiento de condiciones de homologación y reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor, de 1958, los mismos números asignados a esos países por el citado Acuerdo;

ii) a los países que no sean Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 en el orden cronológico en que ratifiquen o se adhieran al presente Acuerdo;

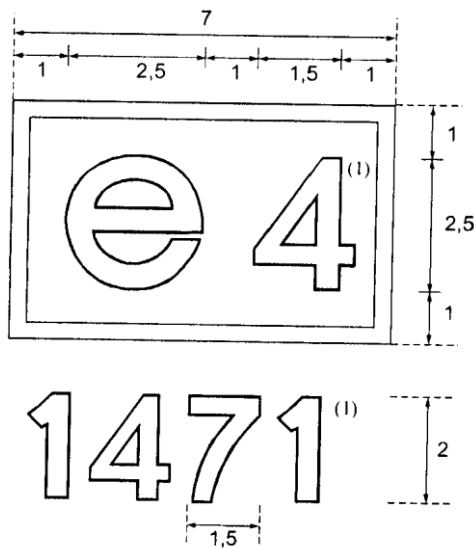
y

Un número de homologación correspondiente al número de la ficha de homologación elaborada para el prototipo de aparato de control o la hoja de registro, colocado en cualquier punto en la proximidad inmediata de este rectángulo.

Nota: Con el fin de asegurar en el futuro la conformidad entre los signos convencionales del Acuerdo de 1958 y los establecidos en el Acuerdo AETR deberían asignarse a las nuevas Partes Contratantes el mismo número en ambos Acuerdos.

2. La marca de homologación se mostrará en la placa descriptiva de cada conjunto de aparatos de control y en cada hoja de registro. Debe ser indeleble y mantenerse siempre claramente legible.

3. Las dimensiones de la marca de homologación dibujada a continuación se expresan en milímetros, tratándose de las dimensiones mínimas. Debe mantenerse la proporción entre las dimensiones.



(1) Estas cifras se mencionan a título únicamente orientativo.

II. Ficha de homologación para los productos conformes al Apéndice 1⁴⁴

⁴⁴ Título modificado por la enmienda 5.

Una Parte Contratante que haya otorgada la homologación expedirá al solicitante una ficha de homologación, con arreglo al modelo que se incluye a continuación. Cuando informe a otras Partes Contratantes de las homologaciones expedidas o, de darse el caso, retiradas, la Parte Contratante utilizará copias de esas fichas.

Ficha de homologación

| |
|---|
| Nombre de la Administración competente |
| Comunicación relativa a*: – Homologación de un tipo de aparato de control – Retirada de la homologación de un tipo de aparato de control – Homologación de un modelo de hojas de registro – Retirada de la homologación de una hoja de registro |
| Homologación n.º 1. Marca o nombre comercial 2. Denominación del tipo de modelo 3. Nombre del fabricante 4. Dirección del fabricante 5. Presentado a homologación el 6. Comprobado en 7. Fecha y número de las actas levantadas 8. Fecha de la homologación 9. Fecha de la retirada de homologación 10. Tipos de aparato de control con los cuales la hoja se ha diseñado para ser utilizada 11. Lugar 12. Fecha 13. En anexo, documentos descriptivos |
| 14. Observaciones |
| (Firma) |

* Táchese lo que no proceda.

III. Ficha de homologación para los productos conformes al Apéndice 1B⁴⁵

⁴⁵ Introducido por la enmienda 5.

Una vez que la Parte Contratante haya efectuado una homologación expedirá al solicitante una ficha de homologación, redactada de conformidad con el modelo que aparece a continuación. Las Partes Contratantes utilizarán copias de dicho documento para comunicar a las demás Partes Contratantes las homologaciones concedidas o las retiradas, en su caso.

Ficha de homologación para los productos conformes al Apéndice 1B

| |
|---|
| <p>Nombre de la Administración competente</p> <p>Comunicación relativa a¹:</p> <p><input type="checkbox"/> La homologación</p> <p><input type="checkbox"/> La retirada de homologación</p> <p><input type="checkbox"/> De un modelo de aparato de control</p> <p><input type="checkbox"/> De un componente de aparato de control²</p> <p><input type="checkbox"/> De una tarjeta de conductor</p> <p><input type="checkbox"/> De una tarjeta de taller</p> <p><input type="checkbox"/> De una tarjeta de empresa</p> <p><input type="checkbox"/> De una tarjeta de inspector</p> <p>Homologación n.º</p> <p>1. Marca de fábrica o comercial</p> <p>2. Denominación del modelo</p> <p>3. Nombre del fabricante</p> <p>4. Dirección del fabricante</p> <p>5. Presentado a homologación el</p> <p>6. Laboratorio o laboratorios de prueba</p> <p>7. Fecha y número de las actas levantadas</p> <p>8. Fecha de la homologación</p> <p>9. Fecha de la retirada de homologación</p> <p>10. Modelo(s) de componente(s) de aparato de control con los cuales el componente va a ser utilizado</p> <p>11. Lugar</p> <p>12. Fecha</p> <p>13. En anexo, documentos descriptivos</p> <p>14. Observaciones (incluida la estampación de sellos, cuando proceda</p> <p>.....</p> <p style="text-align: right;">(Firma)</p> |
| <p>¹ Marque la casilla correspondiente.</p> <p>² Especificar el componente en cuestión en la comunicación.</p> |

APÉNDICE 3⁴⁶

Formularios

⁴⁶ Introducido por la enmienda 6.

De conformidad con el artículo 12 bis del presente Acuerdo, los transportistas por carretera podrán utilizar el siguiente formulario para facilitar los controles en las carreteras:

1. La Certificación de actividades se utilizará cuando un conductor haya estado de baja por enfermedad o por sus vacaciones anuales o bien haya estado conduciendo un vehículo exento del ámbito de aplicación del AETR, tal como se define en el artículo 2 del presente Acuerdo.

Instrucciones para su uso

(Para su reproducción, en la mayor medida posible, en el reverso del formulario)

- a) La empresa de transporte y el conductor de que se trate deben cumplimentar todos los campos de este formulario antes del viaje.
- b) No podrá modificarse el texto del formulario.
- c) Para su validez, el formulario deberá estar firmado tanto por el representante autorizado de la empresa de transporte como por el propio conductor. Para empresarios a título personal, el conductor firmará una vez en nombre de la empresa y otra como conductor. Sólo será válido el original firmado.
- d) El formulario podrá imprimirse en papel con el membrete de la empresa. Las secciones 1 a 5 podrán estar preimpresas. La firma de los infrascritos no podrá sustituirse por el sello de la empresa, pero si podrán constar ambos.
- e) Toda información nacional o regional adicional podrá incluirse en el reverso del formulario.
- f) Si el presente formulario se redacta en un idioma distinto del inglés o el francés, el título en la lengua nacional deberá figurar debajo de los títulos en inglés y en francés, que deberán conservarse. Los epígrafes de cada sección en el cuerpo del formulario deberán repetirse en inglés cuando el documento original se redacte en un idioma distinto del inglés (véase el formulario anexo).

2. *(reservado para otro posible formulario)...*

Attestation of activities*/Formulaire d'attestation d'activités/Formulario de certificación de actividades

(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)/(REGLAMENTO (CE) 561/2006 O EL AETR)

To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/Para cumplimentarse a máquina en caracteres latinos y firmarse antes del viaje

To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/Se conservará con los registros originales del aparato de control siempre que aquellos deban conservarse

False attestations constitute an infringement/Las certificaciones falsas constituyen una infracción

Part to be filled in by the undertaking (**Parte a cumplimentar por la empresa**)

1. Name of the undertaking/Nombre de la empresa
2. Street address, postal code, city/Calle, código postal, ciudad.....

Country/País
3. Telephone number (including international prefix)/Número de teléfono (incluido el prefijo internacional)
4. Fax number (including international prefix)/Número de fax (incluido el prefijo internacional)
5. E-mail address/Dirección de correo electrónico:

I, the undersigned (El firmante):

6. Name and first name/Apellidos y nombre
7. Position in the undertaking/Cargo en la empresa.....

declare that the driver/declaro que el conductor:

8. Name and first name/Apellidos y nombre
9. Date of birth (day/month/year)/Fecha de nacimiento: (día/mes/año):
10. Driving licence or identity card or passport number/Número del permiso de conducir o del carné de identidad o del pasaporte
11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/que ha comenzado a trabajar en la empresa el (día/mes/año)

for the period/por el periodo:

12. from (hour/day/month/year)/de (hora/día/mes/año):
13. to (hour/day/month/year)/a (hora/día/mes/año): (hora/día/mes/año):

14. was on sick leave***/estuvo de baja por enfermedad
15. was on annual leave***/estuvo de vacaciones anuales
16. was on leave or rest***/estuvo con permiso o de descanso
17. drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR***/condujo un vehículo exento del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 561/2006 o del AETR
18. performed other work than driving***/efectuó otro trabajo distinto de la conducción
19. was available***/estuvo disponible
20. Place/Lugar:..... Date/Fecha:

Signature/Firma

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./El abajo firmante, conductor, confirmo no haber conducido un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 561/2006 o del AETR durante el periodo mencionado.

22. Place/Lugar: Date/Fecha

Signature of the driver/Firma del conductor

*This form is available in electronic and printable versions at the following address/El presente formulario puede obtenerse en versión electrónica y en versión imprimible en la dirección siguiente: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/AETR.html>

**European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport/Acuerdo Europeo sobre el Trabajo de las Tripulaciones de los Vehículos que efectúan Transportes Internacionales por Carretera.

***Choose only one box/Marque solamente una casilla.

PROTOCOLO DE FIRMA

Protocolo de firma.

En el momento de suscribir el Acuerdo Europeo sobre el Trabajo de las Tripulaciones de los Vehículos que efectúen Transportes Internacionales por Carretera, los firmantes, debidamente autorizados han convenido en lo siguiente:

Las Partes Contratantes declaran que el presente Acuerdo se entiende sin perjuicio de aquellas disposiciones que puedan, en su caso, establecerse en cuanto a la duración y distribución temporal del trabajo.

en cuanto al artículo 4 del Acuerdo

Las disposiciones del apartado 1 del artículo 4 no se interpretarán en el sentido de que sea aplicable, fuera del Estado en que esté matriculado el vehículo que realice la operación de transporte, ninguna prohibición de circular en ciertos días o a ciertas horas a ciertas categorías de vehículos que puedan aplicarse en dicho Estado. Las disposiciones del apartado 2 del artículo 4, no se interpretarán en el sentido de impedir a una Parte Contratante que haga cumplir en su territorio las disposiciones de sus leyes y reglamentos nacionales que prohíban circular en ciertos días o a ciertas horas a ciertas categorías de vehículos.

Toda Parte Contratante que, siendo Parte en un acuerdo especial contemplado en el apartado 2 del artículo 4 del presente Acuerdo, autorice operaciones de transporte internacional que tengan origen y destino en los territorios de las Partes en el acuerdo especial mencionado realizadas por vehículos matriculados en el territorio de un Estado que, siendo Parte Contratante en el presente Acuerdo no sea Parte en el mencionado acuerdo especial, podrá establecer como condición para la conclusión de acuerdos bilaterales o multilaterales que autoricen las mencionadas operaciones de transporte que el personal que las lleve a cabo deberá, en los territorios de los Estados Parte en dicho acuerdo especial, cumplir lo dispuesto en el mismo.

en cuanto al artículo 12 del Acuerdo

Los infrascritos se comprometen a debatir, una vez que el Acuerdo haya entrado en vigor, la inserción en el mismo, mediante una enmienda, de una cláusula que prevea el uso de un aparato de control de un tipo homologado, que, cuando se instale en un vehículo sustituya, en la mayor medida posible, el libro de control individual.

en cuanto al artículo 14 del Acuerdo

Las Partes Contratantes reconocen que sería conveniente que:

– Cada Parte Contratante apruebe las medidas necesarias para disponer de facultades para iniciar procedimientos por infracciones de las disposiciones del Acuerdo no sólo si las infracciones se cometen en su territorio, sino también si cometen en el territorio de otro Estado durante una operación de transporte realizada mediante un vehículo matriculado por la Parte Contratante;

– todas ellas ofrezcan asistencia a las demás a efectos de aplicar sanciones por la comisión de infracciones.

en cuanto al Anexo al Acuerdo

Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 4 de las disposiciones generales del Anexo al presente Acuerdo, Suiza podrá prescindir del requisito que obliga a los empleadores a firmar los informes semanales en el libro de control individual.

En testimonio de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, han firmado el presente Protocolo.

Hecho en Ginebra, el primero de julio de mil novecientos setenta, en un único ejemplar, en las lenguas inglesa y francesa, siendo las dos versiones igualmente auténticas.

ESTADOS PARTE

| Estados | Firma | Manifestación del consentimiento | Entrada en vigor |
|----------------------|------------|----------------------------------|------------------|
| Albania | | 20/07/2006 AD | 16/01/2007 |
| Alemania* | 23/12/1970 | 09/07/1975R | 05/01/1976 |
| Andorra | | 13/02/1997 AD | 12/08/1997 |
| Armenia | | 09/06/2006 AD | 06/12/2006 |
| Austria | 31/01/1971 | 11/06/1975 R | 05/01/1976 |
| Azerbaiyán | | 16/08/1996 AD | 12/02/1997 |
| Bélgica | 15/01/1971 | 30/12/1977 R | 28/06/1978 |
| Bielorrusia | | 05/04/1993 AD | 02/10/1993 |
| Bosnia y Herzegovina | | 12/01/1994 SU | 11/07/1994 |
| Bulgaria | | 12/05/1995 AD | 08/11/1995 |
| Chipre | | 05/09/2003 AD | 03/03/2004 |
| Croacia | | 03/08/1992 SU | 30/01/1993 |
| Dinamarca | | 30/12/1977 AD | 28/06/1978 |
| Eslovaquia* | | 28/05/1993 SU | 24/11/1993 |
| Eslovenia | | 06/08/1993 SU | 02/02/1994 |
| España | | 03/01/1973 AD | 05/01/1976 |
| Estonia | | 03/05/1993 AD | 30/10/1993 |
| Macedonia del Norte | | 10/11/1999 SU | 08/05/2000 |
| Finlandia | | 16/02/1999 AD | 15/08/1999 |
| Francia | 20/01/1971 | 09/01/1978 R | 08/07/1978 |
| Georgia | | 19/05/2011 AD | 15/11/2011 |
| Grecia | | 11/01/1974 AD | 05/01/1976 |
| Hungría | | 22/10/1999 AD | 19/04/2000 |
| Irlanda | | 28/08/1979 AD | 24/02/1980 |
| Italia | 29/03/1971 | 28/12/1978 R | 26/06/1979 |
| Kazajstán | | 17/07/1995 AD | 13/01/1996 |
| Kirguistán | | 24/08/2021 AD | 20/02/2022 |
| Letonia | | 14/01/1994 AD | 13/07/1994 |

| Estados | Firma | Manifestación del consentimiento | Entrada en vigor |
|----------------------|------------|----------------------------------|------------------|
| Liechtenstein | | 06/11/1996 AD | 05/05/1997 |
| Lituania | | 03/06/1998 AD | 30/11/1998 |
| Luxemburgo | 02/02/1971 | 30/12/1977 R | 28/06/1978 |
| Malta | | 24/09/2004 AD | 23/03/2005 |
| Moldavia | | 26/05/1993 AD | 22/11/1993 |
| Mónaco | | 16/06/2008 AD | 13/12/2008 |
| Montenegro | | 23/10/2006 SU | 21/04/2007 |
| Noruega | 16/03/1971 | 28/10/1971 R | 05/01/1976 |
| Países Bajos | 26/03/1971 | 30/12/1977 R | 28/06/1978 |
| Polonia | 24/03/1971 | 14/07/1992 R | 10/01/1993 |
| Portugal | 30/03/1971 | 20/09/1973 R | 05/01/1976 |
| Reino Unido | 25/03/1971 | 04/01/1978 R | 03/07/1978 |
| República Checa* | | 02/06/1993 SU | 29/11/1993 |
| Rumanía | | 08/12/1994 AD | 06/06/1995 |
| Rusia, Federación de | | 31/07/1978 AD | 27/01/1979 |
| San Marino | | 25/04/2007 AD | 22/10/2007 |
| Serbia ⁴⁷ | | 12/03/2001 AD | 08/09/2001 |
| Suecia | 19/01/1971 | 24/08/1973 R | 05/01/1976 |
| Suiza | 24/03/1971 | 07/04/2000 R | 04/10/2000 |
| Tayikistán | | 28/12/2011 AD | 25/06/2012 |
| Turkmenistán | | 18/09/1996 AD | 17/03/1997 |
| Turquía | | 16/01/2001 AD | 15/07/2001 |
| Ucrania | | 03/02/2006 AD | 02/08/2006 |
| Uzbekistán | | 22/10/1998 AD | 20/04/1999 |

⁴⁷ Anteriormente, la República Socialista Federal de Yugoslavia se adhirió el 17 de diciembre de 1974.
AD: Adhesión R: Ratificación SU: Sucesión

Declaraciones y reservas

Alemania.

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

* La República Democrática Alemana se había adherido al Acuerdo el 10 de agosto de 1976.

Bélgica.

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

Dinamarca.

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

Eslovaquia.

* Checoslovaquia se había adherido al Acuerdo el 5 de diciembre de 1975, formulando la siguiente reserva y declaración:

Reserva:

En el momento de adherirse al Acuerdo, la República Socialista de Checoslovaquia declara, de conformidad con el artículo 21, que no se considera obligada por los párrafos 2 y 3 del artículo 20 del Acuerdo.

Declaración:

El Gobierno de Checoslovaquia considera que el artículo 19 contradice el derecho a la libre determinación de las naciones generalmente reconocido.

España.

Declaraciones.

– El Gobierno de España se acoge a la primera de las opciones previstas en el párrafo 1.b). ii) del artículo 5 del Acuerdo, en el sentido de prohibir, en su territorio, la conducción de vehículos de peso máximo autorizado superior a 7,5 Tm. a conductores con edad inferior a 21 años cumplidos.

– El Gobierno de España se acoge a la reserva establecida en el párrafo 1 del artículo 21 del Acuerdo y, por consiguiente, no se considera obligado por los párrafos 2 y 3 del artículo 20 del propio Acuerdo.

– El Gobierno de España, por lo que se refiere a las libretas individuales, elige la variante a) de las establecidas en la disposición 6 del anexo «Libreta Individual de Control».

– «Teniendo en cuenta que el Reino Unido ha decidido extender la aplicación del presente Acuerdo al territorio de Gibraltar, España desea formular la siguiente declaración:

1. Gibraltar es un territorio no autónomo de cuyas relaciones exteriores es responsable el Reino Unido y que está sometido a un proceso de descolonización de acuerdo con las decisiones y resoluciones pertinentes de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

2. Las autoridades de Gibraltar tienen un carácter local y ejercen competencias exclusivamente internas que tienen su origen y fundamento en la distribución y atribución de competencias efectuadas por el Reino Unido, de conformidad con lo previsto en su legislación interna, en su condición de Estado soberano del que depende el citado territorio no autónomo.

3. En consecuencia, la eventual participación de las autoridades gibraltareñas en la aplicación del presente Acuerdo se entenderá realizada exclusivamente en el marco de las competencias internas de Gibraltar y no podrá considerarse que produce cambio alguno respecto de lo previsto en los dos párrafos anteriores.

4. El procedimiento previsto en el Régimen relativo a las autoridades de Gibraltar en el contexto de ciertos Tratados internacionales acordado por España y el Reino Unido el 19 de diciembre de 2007 (junto al "Régimen acordado relativo a las autoridades de

Gibraltar en el contexto de los instrumentos de la UE y CE y Tratados conexos", de 19 de abril de 2000) se aplica al presente Acuerdo.

5. La aplicación a Gibraltar del presente Acuerdo, y eventualmente de sus Protocolos, no puede ser interpretada como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativas a los espacios que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, suscrito por las Coronas de España y Gran Bretaña.»

Finlandia.

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

Francia.

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

Georgia.

Reserva:

«El Gobierno de Georgia se reserva el derecho a utilizar las medidas aplicables durante el periodo de tolerancia para la introducción del tacógrafo digital por las Partes contratantes del Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), de 1 de julio de 1970, durante los dos años posteriores a la adhesión de Georgia a dicho Acuerdo».

Irlanda.

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

Luxemburgo.

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

Malta.

Reserva:

«El Gobierno de Malta declara por la presente que, en el sentido del párrafo 1 del artículo 19 del Acuerdo, no se considera obligado por los párrafos 2 y 3 del artículo 18 del Acuerdo».

Declaración:

«El Gobierno de Malta declara que las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR».

Mónaco.

«El Principado de Mónaco declara que su adhesión al Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) no afecta a la validez de los convenios concluidos con la República Francesa».

Países Bajos.

Declaración efectuada en el momento de la firma:

«El Gobierno de los Países Bajos ratifica[rá] el Acuerdo únicamente cuando el Derecho de la Comunidad Económica Europea se adecúe a las disposiciones de aquel».

Declaración efectuada en el momento de la ratificación:

Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

Aplicación territorial:

- Aplicable a la Isla de MAN a partir del 25 de marzo de 1971.
- Aplicable a Gibraltar a partir del 3 de septiembre de 2019.

Polonia.

La República Popular de Polonia considera que el Acuerdo debe estar abierto a la participación de todos los países europeos sin discriminación.

Reino Unido.

– En una notificación efectuada en virtud del párrafo 1 del artículo 19, de 25 de marzo de 1971, el Gobierno del Reino Unido informó al Secretario General de las Naciones Unidas de que la validez del Acuerdo se extendería a la Isla de Man.

– Las operaciones de transporte entre Estados miembros de la Comunidad Económica Europea se considerarán operaciones de transporte nacional a los efectos del AETR en la medida en que dichas operaciones no atraviesen el territorio de un tercer Estado que sea Parte Contratante del AETR.

República Checa.

* Checoslovaquia se había adherido al Acuerdo el 5 de diciembre de 1975, formulando la siguiente reserva y declaración:

Reserva:

En el momento de adherirse al Acuerdo, la República Socialista de Checoslovaquia declara, de conformidad con el artículo 21, que no se considera obligada por los párrafos 2 y 3 del artículo 20 del Acuerdo.

Declaración:

El Gobierno de Checoslovaquia considera que el artículo 19 contradice el derecho a la libre determinación de las naciones generalmente reconocido.

Rusia, Federación de.

Reserva respecto de los párrafos 2 y 3 del artículo 20:

La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas no se considera obligada por los párrafos 2 y 3 del artículo 20 del Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), y declara que, para someter a arbitraje cualquier controversia entre las Partes Contratantes sobre la interpretación o aplicación de dicho Acuerdo, se exigirá el acuerdo de todas las Partes en litigio en cada caso concreto, y solo podrán ser árbitros las personas designadas de común acuerdo por dichas Partes en litigio.

Declaración respecto del artículo 19:

La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas considera necesario declarar que las disposiciones del artículo 19 del Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), sobre la extensión de la validez del Acuerdo a los territorios de cuyas relaciones internacionales los Estados Parte sean responsables, son anacrónicas y contradicen la Declaración de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales (resolución 1514 (XV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, de 14 de diciembre de 1960), que proclamó la necesidad de poner fin rápida e incondicionalmente al colonialismo en todas sus formas y manifestaciones.

* * *

Este Acuerdo entró en vigor, con carácter general y para España, el 5 de enero de 1976, a los ciento ochenta días siguientes al depósito del octavo instrumento de ratificación o adhesión, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4) de su artículo 14 (anteriormente artículo 16.4).

Madrid, a 7 de junio de 2022.–La Secretaria General Técnica, Rosa Velázquez Álvarez.