



Lovtidende A

2024

Udgivet den 2. november 2024

1. november 2024.

Nr. 1134.

Bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport og kontrol med arbejdstid¹⁾

I medfør af § 86 a, stk. 1-4, og § 118, stk. 13 og 14, i færdselsloven jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, § 2, stk. 2, og § 17, stk. 2, 2. pkt., i lov om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 327 af 23. marts 2024, § 18, stk. 1, nr. 1, og § 22, stk. 2, 2. pkt., i lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 542 af 15. maj 2023, og § 8, stk. 3, § 8 a og § 9 a i lov nr. 395 af 1. juni 2005 om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren, som ændret ved lov nr. 639 af 18. maj 2022, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 3, stk. 1, § 6, § 7 og § 12 i bekendtgørelse nr. 373 af 9. april 2024 om Færdselsstyrelsens opgaver og beføjelser samt klageadgang:

Kapitel 1

Definitioner

§ 1. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Køre- og hviletidsforordningen: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, med senere ændringer.
- 2) Takografforordningen: Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rå-

dets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, EU-Tidende 2014, nr. L 60, side 1, med senere ændringer.

- 3) AETR: Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport, jf. bilag 1.
- 4) TCA: Handels- og samarbejdsaftale mellem Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab på den ene side og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland på den anden side, EU-Tidende 2021, nr. L 149, side 10, med senere ændringer.

Kapitel 2

Nationale undtagelser og dispensationer

§ 2. Transport, der udføres ved hjælp af følgende køretøjer, er undtaget fra bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen for så vidt angår national vejtransport:

- 1) Køretøjer, som offentlige myndigheder ejer eller lejer uden fører for at udføre vejtransporttjenester, som ikke konkurrerer med tjenester, der udføres af private transportvirksomheder.

¹⁾ Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF af 15. marts 2006 om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 35, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012, EU-Tidende 2020, nr. L 249, side 49. I bekendtgørelsen er der medtaget visse bestemmelser fra Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EU-Tidende 2006, nr. L 102, side 1, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport, EU-Tidende 2014, nr. L 60, side 1, som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer, EU-Tidende 2020, nr. L 249, side 1. Ifølge artikel 288 i EUF-Traktaten gælder en forordning umiddelbart i hver medlemsstat. Gengivelsen af disse bestemmelser i bekendtgørelsen er således udelukkende begrundet i praktiske hensyn og berører ikke de nævnte forordningers umiddelbare gyldighed i Danmark.

- 2) Køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed at udføre godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted.
- 3) Landbrugs- og skovbrugstrækkere, der benyttes til landbrugs- og skovbrugsaktiviteter, indenfor en radius af 100 km fra hjemstedet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet.
- 4) Køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 tons, som benyttes af befordringspligtige virksomheder, jf. definitionen i artikel 2, nr. 13, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/67/EF af 15. december 1997 om fælles regler for udvikling af Fællesskabets indre marked for posttjenester og forbedring af disse tjenesters kvalitet, til at omdele forsendelser som led i befordringspligten. Disse køretøjer må kun benyttes inden for en radius af 100 kilometer fra virksomhedens hjemsted og på den betingelse, at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet.
- 5) Køretøjer, der udelukkende anvendes på øer eller i regioner, der ligger isoleret fra resten af landet, med et areal på højst 2.300 km², som ikke er forbundet med resten af landet med en bro, et vadested eller en tunnel med adgang for motorkøretøjer, og som ikke grænser op til en anden medlemsstat.
- 6) Køretøjer, som anvendes til godstransport inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted og fremdrives ved hjælp af naturgas eller flydende gas eller elektricitet, og hvis største tilladte totalvægt inklusive en påhængsvogn eller sættevogn ikke overstiger 7,5 tons.
- 7) Køretøjer, der anvendes til køreundervisning og køreprøve med henblik på erhvervelse af et kørekort eller et kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring.
- 8) Køretøjer, der benyttes i forbindelse med kloakering, beskyttelse mod oversvømmelse, vedligeholdelse af vand-, gas- og elforsyning, vedligeholdelse og kontrol af veje, husstandsindsamling af husholdningsaffald og bortskaffelse heraf, telegraf- og telefontjenester, radio- og fjernsynstransmission samt pejling af radio- eller tv-sendere eller -modtagere.
- 9) Køretøjer med mellem 10 og 17 siddepladser, der udelukkende benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring.
- 10) Specialkøretøjer, der benyttes til transport af cirkus- og tivoliudstyr.
- 11) Specialindrettede mobile projektkøretøjer, hvis hovedformål er anvendelse som undervisningslokale, når de holder stille.
- 12) Køretøjer, der anvendes til indsamling af mælk fra gårde og transport tilbage til gårde af mælkeholdere eller mælkeprodukter til foderbrug.
- 13) Specialkøretøjer, der transporterer penge og/eller værdigenstande.
- 14) Køretøjer, der anvendes til transport af slagteaffald eller dyrekroppe, som ikke er bestemt til konsum.
- 15) Køretøjer, der udelukkende anvendes på veje inden for trafikknudepunkter som f.eks. havne, intermodale havne og jernbaneterminaler.
- 16) Køretøjer, der anvendes til transport af levende dyr fra gårde til lokale markeder og omvendt eller fra markeder til lokale slagterier inden for en radius på op til 100 km.
- 17) Køretøjer eller kombinationer af køretøjer, der transporterer entreprenørmaskiner for en entreprenørvirksomhed inden for en radius af 100 km fra virksomhedens hjemsted, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er førerens hovedaktivitet.
- 18) Køretøjer til levering af færdigblandet beton.

§ 3. Personer, der er fyldt 16 år og ansat i en transportvirksomhed, kan, uanset bestemmelsen i artikel 5, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen, fungere som hjælpere, når

- 1) der udføres national vejtransport i en radius af 50 km fra køretøjets hjemsted, herunder i de kommuner, hvis centrum ligger inden for denne radius,
- 2) det sker af hensyn til den faglige uddannelse, og
- 3) de grænser, der er fastsat i de nationale arbejdsretlige regler, overholdes.

Kapitel 3

Regler for anvendelse af takografer

§ 4. Transportvirksomheden skal før ibrugtagning af et køretøj med en digital eller intelligent takograf anvende virksomhedskortet i takografen og sikre, at fremtidige data i takografen registreres som tilhørende virksomheden.

Stk. 2. Ophører brugen af et køretøj med en digital eller intelligent takograf i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden anvende virksomhedskortet i takografen og sikre, at registrering af data som tilhørende virksomheden ophører.

§ 5. I et køretøj med en digital eller intelligent takograf må førerkortet først udtages ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 34, stk. 1, i takografforordningen.

Stk. 2. Førerkortet må dog udtages ved skift af køretøj, herunder når førerkortet ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj.

§ 6. I et køretøj med en analog takograf må diagramarket først udtages ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, jf. artikel 8 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 34, stk. 1, i takografforordningen.

Stk. 2. Diagramarket må udtages ved skift af køretøj, når

- 1) diagramarket ikke forventes anvendt yderligere i samme køretøj, eller
- 2) diagramarket ikke lovligt kan anvendes i det andet køretøj.

Stk. 3. Anvendes et nyt diagramark, fordi det hidtidige diagramark ikke lovligt kan anvendes i det nye køretøj, skal registreringsnummeret på det hidtil anvendte køretøj anføres på bagsiden af det nye diagramark, og registreringsnumme-

ret på det nye køretøj anføres på bagsiden af det hidtil anvendte diagramark.

Kapitel 4

Overførsel, lagring og sikring af data

§ 7. Transportvirksomheden skal mindst hver 2. måned via virksomhedskort overføre, lagre og sikre data, der er registreret i den digitale eller intelligente takograf.

Stk. 2. Transportvirksomheden skal mindst hver 21. dag overføre, lagre og sikre data fra førerkort, der tilhører førere, som udfører kørsel for virksomheden.

Stk. 3. Data, jf. stk. 1 og 2, skal overføres til et eksternt digitalt medie, som skal være forsynet med et backup-system, der hindrer tab af data.

Stk. 4. Transportvirksomheden skal ved driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion af den digitale eller intelligente takograf snarest muligt overføre, lagre og sikre data. Er det ikke muligt at overføre, lagre og sikre data, skal disse udskrives. Kan data hverken overføres eller udskrives, skal virksomheden ved en attest udstedt af et værksted, der er autoriseret til at udføre arbejde på digitale eller intelligente takografer, dokumentere, at både dataoverførsel og dataudskrivning ikke er mulig.

§ 8. Ophører brugen af et køretøj med en digital eller intelligent takograf i transportvirksomheden midlertidigt eller permanent, skal virksomheden overføre, lagre og sikre data, der er registreret i takografen. Dette gælder ligeledes ved videresalg af køretøjet og ved udskiftning af takografen.

§ 9. Transportvirksomheden skal overføre, lagre og sikre data fra førerkort, når føreren ophører med at udføre kørsel for virksomheden.

§ 10. Data fra den digitale eller intelligente takograf og førerkort, som virksomheden har overført, skal lagres og sikres i originalt format og med intakte digitale signaturer.

§ 11. Føreren skal på begæring af transportvirksomheden aflevere sit førerkort, således at virksomheden kan overføre, lagre og sikre data fra kortet.

Stk. 2. Føreren skal aflevere diagramark, alle manuelle registreringer og udskrifter, der ikke længere skal medføres under kørslen, jf. artikel 36 i takografforordningen, til transportvirksomheden.

Kapitel 5

Opbevaring af dokumentation

§ 12. Transportvirksomheden skal opbevare de manuelle registreringer og udskrifter fra takografen, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet i medfør af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, artikel 35, stk. 2, og artikel 37, stk. 2, i takografforordningen samt den i § 7, stk. 4, 3. pkt., nævnte attest, i 1 år efter registreringen eller udfærdigelsen.

Stk. 2. Oplysningerne efter stk. 1, samt diagramark og data i øvrigt, som transportvirksomheden skal opbevare i 1 år i medfør af artikel 10, stk. 5, i køre- og hviletidsforordningen,

artikel 33, stk. 2, i takografforordningen og § 13 i denne bekendtgørelse, skal destrueres 1 år efter registreringen.

§ 13. En transportvirksomhed, der benytter køretøjer, som er omfattet af køre- og hviletidsforordningens anvendelsesområde og bestemmelser, og som er udstyret med en takograf, der opfylder kravene i bilag 1 C til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installering, brug og reparation af takografer og deres komponenter, skal sikre, at alle data, der overføres fra køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i 1 år efter registreringen.

§ 14. Transportvirksomheden skal opbevare dokumentation for dækning af omkostninger til indkvartering afholdt i medfør af køre- og hviletidsforordningens artikel 8, stk. 8, i 1 år fra omkostningens afholdelse. Dokumentationen skal efter anmodning udleveres til Færdselsstyrelsen.

§ 15. Transportvirksomheden skal opbevare dokumentation for virksomhedens tilrettelæggelse af førerens arbejde til dokumentation for opfyldelse af kravet i artikel 8, stk. 8 a, 1. og 2. afsnit, i køre- og hviletidsforordningen i 2 år. Dokumentationen skal efter anmodning udleveres til Færdselsstyrelsen.

§ 16. Transportvirksomheden skal til enhver tid på forlangende af politiet og Færdselsstyrelsen forevise eller udlevere de manuelle registreringer og udskrifter fra den digitale eller intelligente takograf og førerkort, som virksomheden eller føreren har udfærdiget eller udskrevet i medfør af artikel 12 i køre- og hviletidsforordningen, artikel 35, stk. 2, og artikel 37, stk. 2, i takografforordningen samt den i § 7, stk. 4, 3. pkt., nævnte attest.

§ 17. Transportvirksomheden skal i 1 år opbevare dokumenter, kontroldata og andre relevante oplysninger, som politiet eller en kontrolmyndighed fra en anden medlemsstat har overgivet til virksomheden, om den kontrol med overholdelsen af de i § 24, stk. 1 og 2, nævnte regler, der er foretaget hos virksomheden eller på vejene vedrørende førere, der udfører kørsel for virksomheden.

§ 18. Transportvirksomheden skal på anmodning give en fører kopi af eventuelle særlige ark, der er udfærdiget i overensstemmelse med artikel 37, stk. 2, i takografforordningen.

§ 19. Transportvirksomheden skal efter anmodning udlevere de oplysninger, der er registreret og opbevaret i medfør af § 3, stk. 3 og 4, i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren til Færdselsstyrelsen.

§ 20. Data skal udleveres i et filformat eller via en digital løsning, som angives af Færdselsstyrelsen.

Kapitel 6

Forbud mod fremstilling m.v. af genstande til manipulation af takografer

§ 21. Det er ikke tilladt at fremstille, distribuere, annoncere eller sælge genstande, der er konstrueret eller beregnet til at manipulere takografer.

Kapitel 7

Fjernelse eller brud på plombering til kontrolformål og eventuel genplombering

§ 22. Erklæringer, som politiet har udstedt i medfør af artikel 22, stk. 5, i takografforordningen, udleveres til føreren af køretøjet ved kontrollens afslutning. Politiet skal opbevare en kopi af erklæringen i 2 år fra erklæringens udstedelse.

Stk. 2. Den i stk. 1 nævnte erklæring skal udfærdiges på en blanket udarbejdet af Færdselsstyrelsen.

Kapitel 8

Risikoklassificeringssystem

§ 23. For virksomheder, der udfører transport ved hjælp af køretøjer, som er omfattet af bestemmelserne i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, indfører Færdselsstyrelsen oplysninger om det relative antal og alvoren af de overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen, som den enkelte virksomhed har begået, i et risikoklassificeringssystem.

Stk. 2. Færdselsstyrelsen indfører ligeledes oplysninger i risikoklassificeringssystemet, jf. stk. 1, om det relative antal og alvoren af de overtrædelser af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren eller bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, som den enkelte virksomhed har begået.

Stk. 3. Oplysninger om en virksomheds risikoprofil, som fremgår af risikoklassificeringssystemet, jf. stk. 1, anvendes af Færdselsstyrelsen til at foretage grundigere og hyppigere kontrol af virksomheder i en høj risikoklasse.

Stk. 4. Til udarbejdelse af en risikoprofil på en virksomhed anvendes vægtningen af alvoren af overtrædelser i Kommissionens forordning (EU) 2016/403 af 18. marts 2016 om udbygning af Europa-Parlamentets og Rådets forordning for så vidt angår klassificering af alvorlige overtrædelser af Unionens regler, som kan medføre, at en vejtransportvirksomhed ikke opfylder vandelskravet, og om ændring af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/22/EF med senere ændringer.

Kapitel 9

Kontrol

§ 24. Færdselsstyrelsen udfører den administrative kontrol med virksomheders overholdelse af

- 1) de forordninger, overenskomsten og den internationale aftale, der er nævnt i § 1, nr. 1-4,
- 2) lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren,

- 3) bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter og
- 4) denne bekendtgørelse.

Stk. 2. Politiet udfører vejkontrol med overholdelsen af

- 1) de forordninger, overenskomsten og den internationale aftale, der er nævnt i § 1, nr. 1-4,
- 2) § 4, stk. 1-3, i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren,
- 3) § 4, stk. 1-3, i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter og
- 4) denne bekendtgørelse.

Stk. 3. Der foretages kontrol med overholdelse af lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren og bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter, hvis der i den administrative kontrol med virksomheder eller i vejkontrollen konstateres mange eller alvorlige overtrædelser af køre- og hviletidsforordningen eller takografforordningen.

§ 25. Kontrolperioden for køre- og hviletid og arbejdstid ved den administrative virksomhedskontrol er 2 måneder.

Stk. 2. Kontrolperioden for køre- og hviletid og arbejdstid ved vejkontrollen er den pågældende dag, hvor føreren standes og de foregående 56 dage. Kontrol med arbejdstid ved vejkontrollen skal begrænses til aspekter, der kan kontrolleres effektivt ved hjælp af takograf.

Stk. 3. Ved kontrol, jf. stk. 1 og 2, med den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid vil kontrolperioden dog svare til referenceperioden for den gennemsnitlige ugentlige arbejdstid, jf. § 3, stk. 1, 1. pkt., i lov om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren, og § 3, stk. 1, 1. pkt., i bekendtgørelse om arbejdstid for selvstændige vognmænd, der udfører mobile vejtransportaktiviteter.

§ 26. I forbindelse med vejkontrol er det tilladt for føreren at kontakte hovedkontoret, transportlederen eller en anden person eller enhed, så ethvert bevis, der ikke findes i køretøjet, kan fremsendes inden afslutningen af vejkontrollen. Dette berører ikke førerens forpligtelse til at sikre korrekt anvendelse af takografudstyret.

§ 27. Politiet kan anmode autoriserede værksteder om at foretage afprøvninger for at kontrollere, at takografen fungerer korrekt, registrerer og lagrer data korrekt, og at kalibreringsparametrene er korrekte. Politiet kan endvidere anmode om specifikke afprøvninger til vurdering af, om der findes manipulerede anordninger.

Kapitel 10

Administrative bestemmelser

§ 28. Færdselsstyrelsen er koordinerende organ efter artikel 7, stk. 1, i direktiv 2006/22/EF om minimumsbetingelser for gennemførelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 med hensyn til sociale bestemmelser inden for vejtransportvirksomhed og om ophævelse af Rådets direktiv 88/599/EØF.

§ 29. Færdselsstyrelsen kan i henhold til artikel 14 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 3, stk. 3, i takografordningen tillade, at forordningernes bestemmelser ikke anvendes på køretøjer, der udfører transport under ekstraordinære omstændigheder.

§ 30. Afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen efter denne bekendtgørelse på køre- og hviletids- og takografområdet kan ikke indbringes for transportministeren eller en anden administrativ myndighed, jf. bekendtgørelse om Færdselsstyrelsens opgaver og beføjelser samt klageadgang.

Kapitel 11

Straffebestemmelser

§ 31. Hvis en driftsforstyrrelse eller en mangelfuld funktion af takografen i et køretøj ikke afhjælpes eller udbedres som foreskrevet i artikel 37, stk. 1, i takografforordningen, kan politiet meddele forbud mod, at køretøjet benyttes.

§ 32. Overtrædelse af følgende bestemmelser straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning:

- 1) Beskæftigelse af personer under mindstealderen, jf. artikel 5, stk. 1 og 2, i køre- og hviletidsforordningen, og beskæftigelse af hjælpere i aldersgruppen 16-18 år uden at betingelserne i artikel 5, stk. 2, jf. § 3 i denne bekendtgørelse, er opfyldt, og artikel 5 i AETR, samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 3 i TCA.
- 2) Varigheden af den længste køretid, jf. artikel 6 og 7 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 6 og 7 i AETR samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 4 og 5 i TCA.
- 3) Hviletid, jf. artikel 8 og 9 i køre- og hviletidsforordningen og artikel 8 i AETR samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 6 i TCA.
- 4) Dækning af omkostninger til indkvartering, jf. artikel 8, stk. 8, i køre- og hviletidsforordningen og tilrettelæggelse af førerens arbejde, jf. artikel 8, stk. 8 a, i køre- og hviletidsforordningen samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 6, stk. 9 og 10, samt artikel 7, stk. 2, i TCA.
- 5) Aflønning, jf. artikel 10, stk. 1, i køre- og hviletidsforordningen og artikel 11, stk. 3, i AETR samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 7, stk. 1, i TCA.
- 6) Virksomhedens kontrolforanstaltninger, jf. artikel 10, stk. 2, i køre- og hviletidsforordningen og artikel 11 i AETR samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 6, stk. 10, i TCA.
- 7) Lovlige kontraktmæssige transporttidsplaner, jf. artikel 10, stk. 4, i køre- og hviletidsforordningen samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 7, stk. 4, i TCA.
- 8) Sikring og opbevaring af data, jf. artikel 10, stk. 5, i køre- og hviletidsforordningen samt tillæg 31-B-1-2, afdeling 2, artikel 7, stk. 5, i TCA.
- 9) Rutekørsel, jf. artikel 16 i køre- og hviletidsforordningen.
- 10) Opbevaring og fremlæggelse af bevis for retsforfølgning eller sanktioner og underretning af arbejdsgivere

ved ansættelse i mere end én transportvirksomhed, jf. artikel 20 i køre- og hviletidsforordningen.

§ 33. Overtrædelse af følgende bestemmelser straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning:

- 1) Artikel 1, 22 og 23 i takografforordningen og artikel 10 og tillæg 1, afsnit V og VI, i AETR og tillæg 31-C-1-1, afdeling 2, artikel 5 i TCA om installering, afprøvning, reparation, plombering og kontrol.
- 2) Artikel 3, stk. 1, 4, 4a og 5, i takografforordningen, artikel 10 i AETR, og tillæg 31-C-1-1, afdeling 2, artikel 3 i TCA om obligatorisk installering af takografer.
- 3) Artikel 27, stk. 2, 32, stk. 3, og 34-36 i takografforordningen, bilagets artikel 11 og 12 i AETR, samt tillæg 31-C-1-1, afdeling 2, artikel 6-10 i TCA om personalets brug af takografen og diagramark samt, hvis køretøjer er udstyret med en digital eller intelligent takograf, af førerkort og udskrifter.
- 4) Artikel 32, stk. 1, og 2, i takografforordningen, bilagets artikel 10 i AETR, og tillæg 31-C-1-1, afdeling 2, artikel 6 og 7 i TCA om bestemmelser om takografens og takografkortets funktion og korrekte anvendelse.
- 5) Artikel 32, stk. 4, i takografforordningen om montering af takografer.
- 6) Artikel 33, stk. 1, 1. afsnit, i takografforordningen og tillæg 31-C-1-1, afdeling 2, artikel 7, stk. 1, i TCA om sikring af behørig uddannelse og nødvendig instruktion for så vidt angår takografens korrekte funktion.
- 7) Artikel 33, stk. 1, 2. og 3. afsnit, og artikel 33, stk. 2, i takografforordningen og artikel 10, stk. 2 og 3, i AETR om udlevering af diagramark og opbevaring af disse samt, hvis køretøjet er udstyret med en digital eller intelligent takograf, opbevaring af udskrifter, når der er lavet udskrifter for at efterkomme artikel 35, eller at udskrift kan foretages korrekt i tilfælde af kontrol.
- 8) Artikel 35, stk. 2, og 37, stk. 2, i takografforordningen og bilagets artikel 13, stk. 1, litra b, i AETR om notering af oplysninger om tidsgrupperne ved driftsforstyrrelser eller mangelfuld funktion af takografen og udskrift af oplysninger om tidsgrupperne fra takografen, hvis førerkortet bortkommer, stjæles, beskadiges eller bliver uanvendeligt.
- 9) Artikel 37, stk. 1, i takografforordningen, bilagets artikel 13 i AETR, og tillæg 31-C-1-1, afdeling 2, artikel 11 i TCA om reparation af takografen ved driftsforstyrrelser.

Stk. 2. Overtrædelse af §§ 4-22, og forbud efter § 31 straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 3. Overtrædelse af § 17 straffes med bøde.

§ 34. For overtrædelse af §§ 4-6 og forbud efter § 31 samt for overtrædelse af § 32, nr. 1-3, 5, 6, 8 og 9, og § 33, stk. 1, nr. 1 og 3, kan der efter færdselslovens § 118, stk. 14, 2. pkt., pålægges en arbejdsgiver bødeansvar, når kørslen er foretaget i hans interesse, selv om overtrædelsen ikke kan tilregnes ham som forsætlig eller uagtsom. For bødeansvaret fastsættes ingen forvandlingsstraf.

§ 35. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport ophæves.

Kapitel 12

Ikrafttræden

§ 36. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2025.

Færdselsstyrelsen, den 1. november 2024

P.D.V.
JACOB KARKOV BUCH

/ Maria Winkel Lorenzen

Bilag 1**Europæisk overenskomst om arbejdet for besætninger på køretøjer i international vejtransport (AETR)****(Konsolideret udgave*)**

* Denne konsoliderede udgave erstatter ikke den eneste autentiske tekst, nemlig teksten i den europæiske overenskomst om arbejdet, der udføres af kørende besætninger i international vejtransport (AETR) af 1. juli 1970, som er deponeret hos De Forenede Nationers generalsekretær. Den har som eneste formål at lette forståelsen og læsningen af AETR og omfatter den oprindelige overenskomst (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564), ændringerne 1-4 (E/ECE/811; E/ECE/TRANS/564/Ændring 1-4), der trådte i kraft henholdsvis den 3. august 1983, 24. april 1992, 28. februar 1995 og 27. februar 2004, den femte ændring (ECE/TRANS/SC. 1/375/Add. 1), der trådte i kraft den 16. juni 2006, samt den sjette og seneste ændring ((ECE/TRANS/SC. 1/386/Add. 1), der trådte i kraft den 20. september 2010.

Europæisk overenskomst om arbejdet for mobile arbejdstagere på køretøjer i international vejtransport (AETR)

De kontraherende parter,

som ønsker at fremme udviklingen og forbedringen af den internationale transport af passagerer og gods ad vej,

som er overbevist om, at det er nødvendigt at øge sikkerheden i vejtrafikken, at fastsætte bestemmelser om visse arbejdsvilkår inden for international vejtransport i overensstemmelse med principperne i Den Internationale Arbejdsorganisation og i fællesskab at vedtage visse foranstaltninger for at sikre, at disse bestemmelser overholdes,

ER BLEVET ENIGE om følgende:

Artikel 1**Definitioner**

Med henblik på denne overenskomst:

- (a) "køretøj" betyder ethvert motorkøretøj eller påhængsvogn; dette udtryk omfatter alle kombinationer af køretøjer;
- (b) "motorkøretøj": ethvert selvkørende vejkøretøj, der normalt anvendes til transport af personer eller gods ad vej, eller til på vejen at trække køretøjer, der anvendes til transport af personer eller gods; dette udtryk omfatter ikke landbrugstraktorer;
- (c) "påhængsvogn": ethvert køretøj, der er beregnet til at blive trukket af et motorkøretøj, herunder sættevogne;
- (d) "sættevogn": ethvert påhængskøretøj, der er konstrueret til at blive koblet til et motorkøretøj på en sådan måde, at en del af det hviler på motorkøretøjet, og at en væsentlig del af dets vægt og af vægten af dets last bæres af motorkøretøjet;
- (e) "køretøjskombination" betyder sammenkoblede køretøjer, der kører på vejen som en enhed;

(f) "tilladt totalmasse"¹⁾ betyder den maksimale masse af det lastede køretøj, der er erklæret tilladt af den kompetente myndighed i den stat, hvor køretøjet er registreret;

(g) "vejtransport"²⁾ betyder en rejse, der helt eller delvist foretages på veje, der er åbne for offentligheden, med et køretøj, uanset om det er lastet eller ej, som anvendes til transport af passagerer eller gods;

(h) "international vejtransport" ["international carriage by road"] betyder vejtransport, der indebærer passage af mindst én grænse;

(i) "rutekørsel"³⁾ betyder befordring, der sørger for transport af passagerer med bestemte intervaller ad bestemte ruter, hvor passagererne tages op og sættes af på forudbestemte stoppesteder.

Regler for driften af tjenester eller dokumenter, der træder i stedet herfor, som er godkendt af de kontraherende parter kompetente myndigheder og offentliggjort af transportøren, inden de tages i brug, skal angive betingelserne for befordring og især hyppigheden af tjenester, køreplaner, takster og forpligtelsen til at acceptere passagerer til befordring, for så vidt sådanne betingelser ikke er foreskrevet i nogen lov eller forskrift.

Befordring, uanset hvem der organiserer den, af bestemte kategorier af passagerer med udelukkelse af andre passagerer, for så vidt som denne befordring udføres på de betingelser, der er anført i første afsnit i denne definition, betragtes som rutekørsel. Sådanne kørsler, især dem, der omfatter befordring af arbejdstagere til og fra deres arbejdsplads eller af skolebørn til og fra skole, kaldes i det følgende "speciel rutekørsel";

(j) "fører"⁴⁾ betyder en person, uanset om vedkommende er lønmodtager eller ej, som fører køretøjet, selv i en kort periode, eller som transporteres i et køretøj som en del af sine opgaver for at være til rådighed for kørsel, hvis det er nødvendigt;

(k) "besætningsmedlem" betyder føreren eller en af følgende, uanset om disse er lønmodtagere eller ej:

- (i) en førers medhjælper, dvs. en person, der ledsager føreren for at hjælpe denne med visse manøvrer, og som sædvanligvis deltager effektivt i transporten, men som ikke er fører i henhold til denne artikels litra j);
- (ii) en konduktør, dvs. en person, der ledsager føreren af et køretøj, der anvendes til personbefordring, og som især er ansvarlig for udstedelse eller kontrol af billetter eller andre dokumenter, der giver passagererne ret til at rejse med køretøjet;

(l) "uge"⁵⁾ betyder perioden mellem kl. 00:00 mandag og kl. 24:00 søndag;

(m) "hvil"⁶⁾ betyder en uafbrudt periode, hvor føreren frit kan disponere over sin tid;

(n)⁷⁾ "Pause" betyder en periode, hvor en fører ikke må udføre nogen form for kørsel eller andet arbejde, og som udelukkende bruges til rekreation;

(o) "Daglig hviletid" betyder den daglige periode, hvor en fører frit kan disponere over sin tid, og omfatter en "regulær daglig hviletid" og en "reduceret daglig hviletid":

- (i) "Regelmæssig daglig hvileperiode" betyder en hvileperiode på mindst 11 timer. Alternativt kan denne regelmæssige daglige hvileperiode tages i to perioder, hvoraf den første skal være en uafbrudt periode på mindst tre timer og den anden en uafbrudt periode på mindst ni timer;
- (ii) "Reduceret daglig hvileperiode" betyder en hvileperiode på mindst ni timer, men mindre end 11 timer;

(p) "Ugentlig hviletid" betyder den ugentlige periode, hvor en fører frit kan disponere over sin tid, og omfatter en "regulær ugentlig hviletid" og en "reduceret ugentlig hviletid":

- (i) "Regelmæssig ugentlig hvileperiode" betyder en hvileperiode på mindst 45 timer;
- (ii) "Reduceret ugentlig hviletid" betyder en hviletid på mindre end 45 timer, som på de betingelser, der er fastsat i overenskomstens artikel 8, stk. 6, kan forkortes til mindst 24 sammenhængende timer;

(q) "Andet arbejde" betyder alle arbejdsaktiviteter undtagen kørsel, herunder alt arbejde for den samme eller en anden arbejdsgiver, inden for eller uden for transportsektoren. Det omfatter ikke ventetid og tid, der ikke er afsat til kørsel, og som tilbringes i et køretøj i bevægelse, en færge eller et tog;

(r) "Køretid" betyder varigheden af den registrerede køreaktivitet, automatisk eller halvautomatisk eller manuelt på de betingelser, der er defineret i denne overenskomst;

(s) "Daglig køretid" betyder den samlede akkumulerede køretid mellem afslutningen af en daglig hviletid og begyndelsen af den følgende daglige hviletid eller mellem en daglig hviletid og en ugentlig hviletid;

(t) "Ugentlig køretid" betyder den samlede akkumulerede køretid i løbet af en uge;

(u) "Køreperiode" betyder den akkumulerede køretid fra det tidspunkt, hvor en fører begynder at køre efter en hviletid eller en pause, indtil denne tager en hviletid eller en pause. Køreperioden kan være sammenhængende eller afbrudt;

(v) "Flermandsbetjening" betyder den situation, hvor der i hver køreperiode mellem to på hinanden følgende daglige hvileperioder eller mellem en daglig hvileperiode og en ugentlig hvileperiode er mindst to førere i køretøjet til at udføre kørslen. I den første time med flermandsbetjening er det valgfrit, om der er en eller flere andre førere til stede, men i resten af perioden er det obligatorisk;

(w) Ved "transportvirksomhed" forstås en fysisk person, en juridisk person, en sammenslutning eller gruppe af personer uden status som juridisk person, med eller uden gevinst for øje, eller et officielt organ, hvad enten det har status som juridisk person eller er afhængigt af en myndighed med status som juridisk person, der udfører vejtransport for fremmed regning eller for egen regning.

Artikel 2⁸⁾

Anvendelsesområde

1. Denne overenskomst finder anvendelse på hver kontraherende parts territorium på al international vejtransport, der udføres med et køretøj, der er registreret på den pågældende kontraherende parts territorium eller på en anden kontraherende parts territorium.

2. Medmindre de kontraherende parter, hvis territorium benyttes, aftaler andet, finder denne overenskomst dog ikke anvendelse på international vejtransport, der udføres af:

- (a) Køretøjer, der anvendes til godstransport, hvor køretøjets tilladte totalvægt inklusive påhængskøretøj eller sættevogn ikke overstiger 3,5 tons;
- (b) Køretøjer, der anvendes til personbefordring, og som i kraft af deres konstruktion og udstyr er egnet til befordring af højst ni personer, inklusive føreren, og som er beregnet til dette formål;
- (c) Køretøjer, der anvendes til personbefordring i rutekørsel, hvor den pågældende rute ikke overstiger 50 km;

- (d) Køretøjer med en maksimal tilladt hastighed på højst 40 kilometer i timen;
- (e) Køretøjer, der ejes eller lejes uden fører af væbnede styrker, civilforsvaret, brandvæsenet og styrker, der er ansvarlige for at opretholde den offentlige orden, når transporten udføres som en konsekvens af de opgaver, der er tildelt disse tjenester, og er under deres kontrol;
- (f) Køretøjer, der bruges i nødsituationer eller til redningsaktioner, herunder ikke-kommerciel transport af humanitær hjælp;
- (g) Specialiserede køretøjer, der bruges til medicinske formål;
- (h) Specialiserede køretøjer til vejhjælp, der kører inden for 100 kilometer fra deres base;
- (i) Køretøjer, der afprøves på vejene med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, og nye eller ombyggede køretøjer, der endnu ikke er taget i brug;
- (j) Køretøjer med en tilladt totalmasse på højst 7,5 tons, der anvendes til ikke-kommerciel transport af varer;
- (k) Erhvervskøretøjer, der har veteranstatus i henhold til lovgivningen i den kontraherende part, hvor de køres, og som anvendes til ikke-erhvervsmæssig transport af passagerer eller gods.

Artikel 3⁹⁾

Anvendelse af visse bestemmelser i overenskomsten på vejtransport udført af køretøjer, der er registreret på ikke-kontraherende staters territorium

1. Hver kontraherende part skal på sit territorium med hensyn til international vejtransport udført af et køretøj, der er registreret på en anden stats territorium, som ikke er kontraherende part i denne overenskomst, anvende bestemmelser, der ikke er mindre strenge end dem, som er fastsat i artikel 5, 6, 7, 8, 9 og 10 i denne overenskomst.
2. (a) Enhver kontraherende part kan dog, når det drejer sig om et køretøj, der er registreret i en anden stat, som ikke er kontraherende part i denne overenskomst, i stedet for et kontrolapparat, der er i overensstemmelse med specifikationerne i bilaget til denne overenskomst, blot kræve daglige diagramark, der udfyldes manuelt af hvert besætningsmedlem for perioden fra tidspunktet for indrejsen på den første kontraherende parts territorium.
- (b) Til dette formål skal hvert besætningsmedlem skrive oplysninger om sine faglige aktiviteter og hvileperioder på sit registreringsark ved hjælp af de relevante grafiske symboler som defineret i artikel 12 i bilaget til denne overenskomst.

Artikel 4¹⁰⁾

Generelle principper

Hver kontraherende part kan anvende højere minimum eller lavere maksimum end dem, der er fastsat i artikel 5 til og med 8. Bestemmelserne i denne overenskomst finder dog fortsat anvendelse på førere, der udfører international vejtransport med køretøjer, som er indregistreret i en anden kontraherende eller ikke-kontraherende stat.

Artikel 5¹¹⁾

Besætninger

1. Minimumsalderen for førere, der udfører godstransport, skal være som følger:
 - (a) for køretøjer, herunder, hvor det er relevant, påhængsvogne eller sættevogne, med en tilladt totalvægt på højst 7,5 tons, 18 år;
 - (b) for andre køretøjer:
 - 21 år, eller
 - 18 år, forudsat at den pågældende er i besiddelse af et bevis for faglige kvalifikationer, der er anerkendt af en af de kontraherende parter, og som bekræfter, at vedkommende har gennemført et kursus for førere af køretøjer beregnet til godstransport ad vej. De kontraherende parter skal informere hinanden om de gældende nationale minimumsuddannelseskrav og andre relevante betingelser for førere, der udfører international godstransport i henhold til denne overenskomst.
2. Alle førere, der beskæftiger sig med persontransport, skal være fyldt 21 år.

Alle førere, der transporterer passagerer i en radius på mere end 50 kilometer fra det sted, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende, skal også opfylde en af følgende betingelser:

- (a) vedkommende skal have arbejdet i mindst et år med godstransport som fører af køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3,5 tons;
- (b) vedkommende skal i mindst et år have arbejdet som fører af køretøjer, der anvendes til personbefordring på ture inden for en radius af 50 km fra det sted, hvor køretøjet normalt er hjemmehørende, eller andre former for personbefordring, der ikke er omfattet af denne overenskomst, forudsat at den kompetente myndighed finder, at den pågældende derved har erhvervet den nødvendige erfaring;
- (c) vedkommende skal være i besiddelse af et bevis for faglige kvalifikationer, der er anerkendt af en af de kontraherende parter, og som bekræfter, at den pågældende har gennemført et uddannelseskursus for førere af køretøjer beregnet til personbefordring ad vej.

Artikel 6¹²⁾

Køreperioder

1. Den daglige køretid, som defineret i artikel 1, litra s), i denne overenskomst, må ikke overstige ni timer. Den kan udvides til højst 10 timer højst to gange i løbet af ugen.
2. Den ugentlige køretid, som defineret i artikel 1, litra t), i denne overenskomst, må ikke overstige 56 timer.
3. Den samlede akkumulerede køretid i løbet af to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer.
4. Køretiden omfatter al kørsel i de kontraherende og ikke-kontraherende parters territorier.
5. En fører skal som andet arbejde registrere al tid, der er brugt som beskrevet i artikel 1, litra q), samt al tid, der er brugt til at føre et køretøj, der anvendes til kommerciel drift, som ikke falder ind under denne overenskomsts anvendelsesområde, og skal registrere alle rådighedsperioder som beskrevet i artikel 12, stk. 3, litra c), i bilaget til denne overenskomst. Denne registrering skal foretages enten manuelt på et registreringsark eller en udskrift eller ved hjælp af kontrolapparatets manuelle registreringsfaciliteter.

Artikel 7¹³⁾

Pauser

1. Efter en køretid på fire og en halv time skal føreren holde en

uafbrudt pause på mindst 45 minutter, medmindre vedkommende påbegynder en hvileperiode.

2. Denne pause, som defineret i artikel 1, litra n) i denne overenskomst, kan erstattes af en pause på mindst 15 minutter efterfulgt af en pause på mindst 30 minutter hver fordelt over køreperioden eller umiddelbart efter denne periode på en sådan måde, at bestemmelserne i stk. 1 overholdes.

3. I forbindelse med denne artikel betragtes ventetid og tid, der ikke er afsat til kørsel, og som tilbringes i et køretøj i bevægelse, en færge eller et tog, ikke som "andet arbejde", som defineret i artikel 1, litra q) i denne overenskomst, og vil kunne kvalificeres som en "pause".

4. De pauser, der overholdes i henhold til denne artikel, kan ikke betragtes som daglige hvileperioder.

Artikel 8¹⁴⁾

Hvileperioder

1. En fører skal tage daglige og ugentlige hviletider som defineret i artikel 1, litra o) og p).

2. Inden for hver periode på 24 timer efter afslutningen af den foregående daglige hvileperiode eller ugentlig hviletid, skal føreren have afholdt en ny daglig hviletid.

Hvis den del af den daglige hvileperiode, der falder inden for den pågældende 24-timers periode, er på mindst ni timer, men mindre end 11 timer, betragtes den pågældende daglige hvileperiode som en reduceret daglig hvileperiode.

3. Uanset stk. 2 skal en fører, der udfører flermandsbetjening, senest 30 timer efter udløbet af en daglig eller ugentlig hviletid have afholdt en ny daglig hviletid på mindst ni timer.

4. En daglig hvileperiode kan forlænges til en regulær ugentlig hvileperiode eller en reduceret ugentlig hvileperiode.

5. En fører må højst have tre reducerede daglige hvileperioder mellem to ugentlige hvileperioder.

6. (a) I to på hinanden følgende uger skal en fører afholde mindst:

(i) To regulære ugentlige hvileperioder; eller

(ii) En regulær ugentlig hvileperiode og en reduceret ugentlig hvileperiode på mindst 24 timer. Nedsættelsen skal dog kompenseres med en tilsvarende hvileperiode, der tages i forlængelse af et andet mindst 9 timers hvil inden udgangen af den tredje uge efter den pågældende uge.

En ugentlig hvileperiode skal begynde senest ved udgangen af seks 24-timers perioder fra udgangen af den foregående ugentlige hvileperiode.

(b) Uanset stk. 6 (a), kan en fører, der udfører international personbefordring, som ikke er rutekørsel, udskyde den ugentlige hviletid i op til 12 på hinanden følgende 24-timers perioder efter en tidligere regulær ugentlig hviletid, forudsat at:

(i) tjenesteydelsen varer mindst 24 sammenhængende timer i en kontraherende part eller et andet tredjeland end det, hvor tjenesteydelsen blev påbegyndt, og

(ii) føreren efter anvendelsen af undtagelsen tager:

a. enten to regulære ugentlige hvileperioder, eller

b. en regulær ugentlig hvileperiode og en reduceret ugentlig hvileperiode på mindst 24 timer. Nedsættelsen skal dog kompenseres med en tilsvarende hvileperiode, der afholdes i forlængelse af et andet mindst 9 timers hvil inden udgangen af den tredje uge efter udløbet af undtagelsesperioden,

og

- (iii) fire år efter, at registreringslandet har indført den digitale fartskriver, er køretøjet udstyret med kontrolapparat i overensstemmelse med kravene i tillæg 1B til bilaget, og
- (iv) efter den 1. januar 2014, i tilfælde af kørsel i tidsrummet fra kl. 22.00 til kl. 06.00, er køretøjet flermandsbetjent, eller den i artikel 7 omhandlede køretid er reduceret til tre timer.

(c) Uanset stk. 6 (a), skal førere, der er beskæftiget med flermandsbetjening, hver uge afholde en regulær ugentlig hviletid på mindst 45 timer. Denne periode kan reduceres til et minimum på 24 timer (reduceret ugentlig hviletid). Hver nedsættelse skal dog kompenseres med en tilsvarende hvileperiode, der tages i forlængelse af et andet mindst 9 timers hvil inden udgangen af den tredje uge efter den pågældende uge.

En ugentlig hvileperiode skal begynde senest ved udgangen af seks 24-timers perioder fra udgangen af den foregående ugentlige hvileperiode.

7. Alle hvileperioder, der afholdes som kompensation for en reduceret ugentlig hvileperiode, skal være knyttet til en anden hvileperiode på mindst ni timer.

8. Hvis en fører vælger at gøre dette, kan daglige hviletider og reducerede ugentlige hviletider, der afholdes væk fra basen, tages i et køretøj, så længe det har specielt indrettede sovefaciliteter til hver fører indbygget i køretøjets design, og det er stationært.

9. En ugentlig hvileperiode, der falder i to uger, kan tælles med i en af ugerne, men ikke i begge.

Artikel 8 a¹⁵⁾

Undtagelser fra artikel 8

1. Uanset artikel 8 kan en fører, der ledsager et køretøj, som transporteres med færge eller tog, og som afholder en regulær daglig hviletid, højst afbryde denne periode to gange af andre aktiviteter, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- (a) Den del af den daglige hvileperiode, der tilbringes på land, skal kunne tages før eller efter den del af den daglige hvileperiode, der tages om bord på færgen eller toget;
- (b) Perioden mellem de enkelte dele af den daglige hvileperiode skal være så kort som muligt og må under ingen omstændigheder overstige i alt en time før ombordstigning eller efter ilandstigning, idet toldformaliteterne er inkluderet i ombordstignings- eller ilandstigningsopgaverne.

I alle dele af den daglige hviletid skal føreren have adgang til en køje eller liggevojn.

2. Den tid, der medgår til at rejse til et sted for at overtage et køretøj, der er omfattet af denne overenskomst, eller til at vende tilbage fra dette sted, når køretøjet hverken befinder sig i førerens hjem eller i arbejdsgiverens driftscenter, hvor føreren normalt er baseret, tæller ikke som et hvil eller en pause, medmindre føreren befinder sig i en færge eller et tog og har adgang til passende sovefaciliteter.

3. Al tid, som en fører bruger på at køre et køretøj, der falder uden for denne overenskomsts anvendelsesområde, til eller fra et køretøj, der falder inden for denne overenskomsts anvendelsesområde, og som ikke er i førerens hjem eller på arbejdsgiverens driftscenter, hvor føreren normalt er baseret, tæller som "andet arbejde".

Artikel 9¹⁶⁾

Undtagelser

Forudsat at trafiksikkerheden ikke derved bringes i fare, og for at gøre det muligt for føreren at nå et egnet standsningssted, kan føreren fravige bestemmelserne i denne overenskomst i det omfang, det er nødvendigt for at sikre personers, køretøjets eller lastens sikkerhed. Føreren skal angive arten af og årsagen til sin afvigelse fra disse bestemmelser på diagramarket eller på en udskrift fra kontrolapparatet eller i sin vagtplan, senest ved ankomsten til et passende stoppested.

Artikel 10¹⁷⁾

Kontrolapparat

1. De kontraherende parter skal foreskrive montering og anvendelse af et kontrolapparat på køretøjer, der er registreret på deres territorium, i overensstemmelse med kravene i denne overenskomst og bilaget og tillæggene dertil.
2. Kontrolapparatet i denne overenskomsts forstand skal med hensyn til konstruktion, installation, anvendelse og afprøvning opfylde kravene i denne overenskomst og i bilaget og tillæggene dertil.
3. Et kontrolapparat, der er i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 for så vidt angår konstruktion, installation, anvendelse og afprøvning, anses for at være i overensstemmelse med kravene i denne overenskomst og bilaget og tillæggene dertil.

Artikel 11¹⁸⁾

Overvågning foretaget af virksomheden

1. Virksomheden skal organisere vejtransportopgaver og instruere besætningsmedlemmerne korrekt, så de er i stand til at overholde bestemmelserne i denne overenskomst.
2. Den skal foretage regelmæssig kontrol af køretider, andet arbejde og hviletider ved at henvise til alle dokumenter, den har til rådighed, f.eks. de individuelle kontrolbøger. Hvis virksomheden opdager en overtrædelse af denne overenskomst, skal den straks træffe foranstaltninger til at bringe overtrædelsen til ophør og undgå gentagelser, f.eks. ved at ændre arbejdstider og ruter.
3. Betalinger til lønnede førere, også i form af bonusser eller løntillæg, der er relateret til tilbagelagte afstande og/eller mængden af transporteret gods, er forbudt, medmindre disse betalinger er af en sådan art, at de ikke bringer trafiksikkerheden i fare eller tilskynder til brud på denne overenskomst.
4. En transportvirksomhed er ansvarlig for overtrædelser begået af virksomhedens førere, selv om overtrædelsen er begået på en anden kontraherende parts eller en ikke-kontraherende parts territorium.

Uden præjudice for de kontraherende parters ret til at holde transportvirksomheder fuldt ansvarlige, kan de kontraherende parter gøre dette ansvar betinget af virksomhedens overtrædelse af stk. 1 og 2. De kontraherende parter kan tage hensyn til et bevis for, at transportvirksomheden ikke med rimelighed kan holdes ansvarlig for den begåede overtrædelse.

5. Virksomheder, afsendere, speditører, rejsearrangører, hovedkontrahenter, underkontrahenter og vikarbureauer for førere skal sikre, at kontraktligt aftalte transporttidsplaner, overholder denne overenskomst.

Artikel 12¹⁹⁾

Foranstaltninger til håndhævelse af overenskomsten

1. Hver kontraherende part træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at bestemmelserne i denne overenskomst overholdes, navnlig ved at der hvert år foretages et tilstrækkeligt antal vejkontroller og kontroller i virksomhedernes lokaler, som omfatter en større og repræsentativ del af førerne, virksomhederne og køretøjerne i alle transportkategorier, der er omfattet af denne overenskomsts anvendelsesområde.

(a) De kontraherende parter kompetente administrationer skal tilrettelægge kontrollen således, at:

- (i) I løbet af hvert kalenderår skal mindst 1 % af de arbejdsdage, der udføres af førere af køretøjer, som denne overenskomst gælder for, kontrolleres. Fra 1. januar 2010 stiger denne procentdel til mindst 2 %, og fra 1. januar 2012 til mindst 3 %;
- (ii) Mindst 15 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage skal kontrolleres ved vejsiden og mindst 25 % på virksomhedernes område. Fra 1. januar 2010 skal mindst 30 % af det samlede antal kontrollerede arbejdsdage kontrolleres ved vejsiden, og mindst 50 % skal kontrolleres på virksomhedernes område.

(b) Elementerne i vejkontrollen skal omfatte:

- (i) Daglige og ugentlige køretider, afbrydelser og daglige og ugentlige hviletider;
- (ii) De foregående dages diagrammark, som skal være om bord på køretøjet, og/eller de data, der er lagret for samme periode på førerkortet og/eller i kontrolapparatets hukommelse og/eller på udskrifterne, når det er påkrævet;
- (iii) At kontrolapparatet fungerer korrekt.

Denne kontrol skal udføres uden forskelsbehandling af køretøjer, virksomheder og førere, uanset om de er fastboende eller ej, og uanset rejsens oprindelse eller destination eller fartskrivertype.

(c) Kontrolelementerne i virksomhedernes lokaler skal, bortset fra de elementer, der er omfattet af vejkontrol og overholdelse af bestemmelserne i bilagets artikel 11, stk. 2, omfatte:

- (i) Ugentlige hvileperioder og køreperioder mellem disse hvileperioder;
- (ii) To-ugers grænser for køretid;
- (iii) Kompensation for ugentlige hvileperioder reduceret i overensstemmelse med artikel 8, stk. 6;
- (iv) Brug af diagrammark og/eller data og udskrifter fra køretøjsenheder og førerkort og/eller registrering af førernes arbejdstid.

2. Inden for rammerne af den gensidige bistand skal de kontraherende parter kompetente myndigheder regelmæssigt sende hinanden alle tilgængelige oplysninger om:

- (i) Overtrædelser af denne overenskomst begået af ikke-bosiddende og eventuelle sanktioner pålagt for sådanne overtrædelser;
- (ii) Sanktioner pålagt af en kontraherende part over for dens bosiddende for sådanne overtrædelser begået på andre kontraherende parter territorium.

I tilfælde af alvorlige overtrædelser skal sådanne oplysninger omfatte den pålagte sanktion.

3. Hvis resultaterne af en vejkontrol af føreren af et køretøj, der er registreret på en anden kontraherende parts territorium, giver grund til at tro, at der er begået overtrædelser, som ikke kan påvises under kontrollen på grund af mangel på de nødvendige data, bistår de kompetente myndigheder i de berørte kontraherende parter hinanden med at afklare situationen. Hvis den kompetente kontraherende part med

henblik herpå foretager en kontrol i virksomhedens lokaler, meddeles resultaterne af denne kontrol til den anden berørte part.

4. De kontraherende parter skal samarbejde med hinanden om tilrettelæggelsen af samordnede vejkontroller.

5. De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa udarbejder hvert andet år en rapport om de kontraherende parters anvendelse af stk. 1 i denne artikel.

6. (a) En kontraherende part bemyndiger sine kompetente myndigheder til at pålægge en fører en sanktion for en overtrædelse af denne overenskomst, der er konstateret på dens territorium, og for hvilken der ikke allerede er pålagt en sanktion, selv om denne overtrædelse er begået på en anden kontraherende parts eller en ikke-kontraherende parts territorium;

(b) En kontraherende part bemyndiger sine kompetente myndigheder til at pålægge en virksomhed en sanktion for en overtrædelse af denne overenskomst, der er konstateret på dens territorium, og for hvilken der ikke allerede er pålagt en sanktion, selv om denne overtrædelse er begået på en anden kontraherende parts eller en ikke-kontraherende parts territorium.

Hvis der konstateres en overtrædelse, som er begået af en virksomhed, der er etableret i en anden kontraherende part eller i en ikke-kontraherende part, pålægges sanktionerne undtagelsesvis i overensstemmelse med proceduren i den bilaterale vejtransportoverenskomst mellem de pågældende parter.

De kontraherende parter skal fra og med 2011 undersøge muligheden for at fjerne undtagelsen i stk. 6 (b), på grundlag af alle de kontraherende parters beredvillighed.

7. Når en kontraherende part indleder en procedure eller pålægger en sanktion for en bestemt overtrædelse, skal den give føreren behørig skriftlig dokumentation herfor.

8. De kontraherende parter skal sikre, at der gælder et system med forholdsmæssige sanktioner, som kan omfatte økonomiske sanktioner, for overtrædelser af denne overenskomst om delen af virksomheder eller tilknyttede afsendere, speditører, rejsearrangører, hovedentreprenører, underentreprenører og arbejdsformidlingskontorer for førere.

Artikel 12 a²⁰⁾

Model for standardiserede formularer

1. For at lette den internationale vejkontrol vil der blive indført standardiserede formularer til brug, når det er nødvendigt, i bilaget til denne overenskomst, som vil blive suppleret med et nyt tillæg 3. Disse formularer vil blive indført eller ændret i overensstemmelse med den procedure, der er defineret i artikel 22b.

2. Modelformularerne i tillæg 3 er på ingen måde bindende. Men hvis de bruges, skal de respektere indholdet som defineret, især nummereringen, rækkefølgen og titlerne på artiklerne.

3. De kontraherende parter kan supplere disse data med yderligere oplysninger for at opfylde nationale eller regionale krav. Disse supplerende oplysninger må under ingen omstændigheder kræves for transport med oprindelse i en anden kontraherende part eller et tredjeland. Til dette formål skal de fremgå af formularen helt adskilt fra de data, der er defineret for international trafik.

4. Disse formularer skal accepteres ved alle vejkontroller, der udføres på de kontraherende parters territorium.

Artikel 13²¹⁾**Overgangsbestemmelser**

1. Alle de nye bestemmelser i denne overenskomst, herunder dens bilag og tillæg 1B og 2, der vedrører indførelse af et digitalt kontrolapparat, bliver obligatoriske for lande, der er kontraherende parter i denne overenskomst, senest fire år efter datoen for ikrafttrædelsen af de relevante ændringer, der følger af proceduren i artikel 21. Som følge heraf skal alle køretøjer, der er omfattet af denne overenskomst, og som tages i brug for første gang efter udløbet af denne periode, være udstyret med et kontrolapparat, der opfylder disse nye krav. I denne fireårsperiode skal kontraherende parter, som endnu ikke har implementeret disse ændringer i deres lande, acceptere og kontrollere køretøjer på deres territorium, som er registreret i en anden kontraherende part til denne overenskomst, og som allerede er udstyret med et sådant digitalt kontrolapparat.

2.a) De kontraherende parter træffer de nødvendige foranstaltninger for at kunne udstede de førerkort, der er omhandlet i bilaget til denne overenskomst med senere ændringer, senest tre måneder før udløbet af den i stk. 1 omhandlede frist på fire år. Denne minimumsperiode på tre måneder skal også overholdes, hvis en kontraherende part gennemfører bestemmelserne vedrørende det digitale kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B til dette bilag inden udløbet af fristen på fire år. Disse kontraherende parter skal holde sekretariatet for Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under Den Økonomiske Kommission for Europa underrettet om fremskridt i indførelsen af det digitale kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B til dette bilag på deres territorium.

(b) Indtil de kontraherende parter har udstedt de i litra a) omhandlede kort, finder bestemmelserne i artikel 14 i bilaget til denne overenskomst anvendelse på førere, der kan blive pålagt at føre køretøjer, som er udstyret med et digitalt kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B til dette bilag.

3. Ethvert ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument, der deponeres af en stat efter ikrafttrædelsen af de i stk. 1 omhandlede ændringer, anses for at gælde for overenskomsten med senere ændringer, herunder den i stk. 1 anførte frist for gennemførelse.

Hvis tiltrædelsen finder sted mindre end to år før udløbet af den frist, der er nævnt i stk. 1, underretter staten depositaren om den dato, hvor det digitale kontrolapparat bliver taget i brug på dens territorium, når den deponerer sit ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument. En sådan stat kan gøre brug af en overgangsperiode, der ikke overstiger to år fra datoen for overenskomstens ikrafttræden for staten. Depositaren skal underrette alle kontraherende parter herom.

Bestemmelserne i foregående stykke finder også anvendelse i tilfælde af en stats tiltrædelse efter udløbet af den i stk. 1 omhandlede fireårige gennemførelsesfrist.

Artikel 13 a²²⁾**Overgangsbestemmelser**

De bestemmelser, der henvises til i slutningen af artikel 12, stk. 7, litra a) og b), i bilaget til denne overenskomst, finder anvendelse tre måneder efter, at denne ændring er trådt i kraft.

Artikel 14**Afsluttende bestemmelser**

1. Denne overenskomst er åben for undertegnelse indtil den 31. marts 1971 og derefter for tiltrædelse af stater, der er medlemmer af Den Økonomiske Kommission for Europa, og stater, der er optaget i kommissionen i rådgivende egenskab i henhold til punkt 8 i kommissionens kommissorium.
2. Denne overenskomst skal ratificeres.
3. Ratifikations- eller tiltrædelsesinstrumenterne skal deponeres hos De Forenede Nationers generalsekretær.
4. Denne overenskomst træder i kraft på den ethundredeogfirsindstyvende dag efter datoen for deponeringen af det ottende ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument.
5. For hver stat, der ratificerer eller tiltræder denne overenskomst efter deponeringen af det ottende ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument som omhandlet i stk. 4, træder overenskomsten i kraft 180 dage efter, at den pågældende stat har deponeret sit ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument.

Artikel 15

1. En kontraherende part kan opsige denne overenskomst ved meddelelse til De Forenede Nationers generalsekretær.
2. Opsigelsen træder i kraft seks måneder efter den dato, hvor generalsekretæren modtager meddelelse herom.

Artikel 16

Denne overenskomst ophører med at have virkning, hvis antallet af kontraherende parter i en periode på 12 på hinanden følgende måneder efter dens ikrafttræden er mindre end tre.

Artikel 17²³⁾

1. Enhver stat kan ved undertegnelse af denne overenskomst eller ved deponeringen af sit ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument eller på et hvilket som helst senere tidspunkt ved en meddelelse til De Forenede Nationers generalsekretær erklære, at overenskomstens gyldighed skal udvides til at omfatte alle eller nogle af de territorier, for hvis internationale forbindelser den er ansvarlig. Overenskomsten finder anvendelse på det eller de territorier, der er nævnt i notifikationen, fra den ethundredeogfirsindstyvende dag efter generalsekretærens modtagelse af notifikationen eller, hvis overenskomsten på denne dag endnu ikke er trådt i kraft, fra datoen for dens ikrafttræden.
2. Enhver stat, der har afgivet en erklæring i henhold til det foregående stykke om, at denne overenskomst finder anvendelse på et territorium, hvis internationale forbindelser den er ansvarlig for, kan opsige overenskomsten særskilt for dette territoriums vedkommende i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 15 heri.

Artikel 18

1. Enhver tvist mellem to eller flere kontraherende parter om fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst skal så vidt muligt afgøres ved forhandling mellem dem.
2. Enhver tvist, der ikke bilægges ved forhandling, skal behandles ved voldgift, hvis en af de kontraherende parter, der er berørt af tvisten, anmoder derom, og skal derfor henvises til en eller flere voldgiftsmænd,

der udvælges efter aftale mellem de stridende parter. Hvis de stridende parter ikke inden tre måneder fra datoen for anmodningen om voldgift kan nå til enighed om valget af en eller flere voldgiftsmænd, kan alle af disse parter anmode De Forenede Nationers generalsekretær om at udpege en enkelt voldgiftsmand, som tvisten skal henvises til med henblik på afgørelse.

3. Afgørelsen truffet af den eller de voldgiftsmænd, der er udpeget i henhold til det foregående stykke, er bindende for de kontraherende parter i tvisten.

Artikel 19²⁴⁾

1. Enhver stat kan på tidspunktet for undertegnelsen, ratifikationen eller tiltrædelsen af denne overenskomst erklære, at den ikke anser sig for bundet af artikel 18, stk. 2 og 3. De øvrige kontraherende parter er ikke bundet af de nævnte stykker i forhold til en kontraherende part, der har taget et sådant forbehold.

2. Hvis en stat ved deponeringen af sit ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument tager et andet forbehold end det, der er omhandlet i stk. 1 i denne artikel, skal De Forenede Nationers generalsekretær meddele forbeholdet til de stater, der tidligere har deponeret deres ratifikations- eller tiltrædelsesinstrumenter, og som ikke siden har opsagt denne overenskomst. Forbeholdet skal anses for at være accepteret, hvis ingen af de nævnte stater inden seks måneder efter en sådan meddelelse har udtrykt sin modstand mod accept af forbeholdet. I modsat fald skal forbeholdet ikke accepteres, og hvis den stat, der har taget forbeholdet, ikke trækker det tilbage deponeringen af den pågældende stats ratifikations- eller tiltrædelsesinstrument er uden virkning. Ved anvendelsen af dette stykke skal der ses bort fra modstand fra stater, hvis tiltrædelse eller ratifikation i medfør af dette stykke er uden virkning på grund af forbehold, de har taget.

3. En kontraherende part, hvis forbehold er blevet vedtaget i protokollen om undertegnelse af denne overenskomst, eller som har taget forbehold i henhold til stk. 1 i denne artikel, eller som har taget et forbehold, der er blevet accepteret i henhold til stk. 2 i denne artikel, kan til enhver tid trække et sådant forbehold tilbage ved en meddelelse stilet til generalsekretæren.

Artikel 20²⁵⁾

1. Når denne overenskomst har været i kraft i tre år, kan en kontraherende part ved en meddelelse til De Forenede Nationers generalsekretær anmode om, at der indkaldes til en konference med det formål at revidere overenskomsten. Generalsekretæren underretter alle kontraherende parter om anmodningen og indkalder til en revisionskonference, hvis mindst en tredjedel af de kontraherende parter erklærer sig indforstået med anmodningen inden for en periode på fire måneder fra datoen for generalsekretærens underretning.

2. Hvis der indkaldes til en konference i overensstemmelse med foregående stykke, skal generalsekretæren underrette alle de kontraherende parter og opfordre dem til at fremlægge inden for en periode på tre måneder sådanne forslag, som de ønsker, at konferencen skal overveje. Generalsekretæren rundsender den foreløbige dagsorden for konferencen til alle kontraherende parter sammen med teksten til sådanne forslag senest tre måneder før den dato, hvor konferencen skal finde sted.

3. Generalsekretæren skal til en konference, der indkaldes i henhold til denne artikel, indbyde alle de stater, der er nævnt i artikel 14, stk. 1, i denne overenskomst.

Artikel 21²⁶⁾

1. En kontraherende part kan foreslå en eller flere ændringer til denne overenskomst. Teksten til en foreslået ændring skal meddeles De Forenede Nationers generalsekretær, som skal meddele den til alle kontraherende parter og underrette alle de andre stater, der er nævnt i artikel 14, stk. 1, i denne overenskomst.

2. Inden for en periode på seks måneder fra den dato, hvor generalsekretæren har meddelt den foreslåede ændring, kan en kontraherende part underrette generalsekretæren herom:

(a) at den har en indvending mod den foreslåede ændring; eller

(b) at selv om den har til hensigt at acceptere forslaget, er de nødvendige betingelser for en sådan accept endnu ikke opfyldt i dens stat.

3. Hvis en kontraherende part sender generalsekretæren en meddelelse som omhandlet i stk. 2 (b), i denne artikel, kan den, så længe den ikke har meddelt generalsekretæren, at den accepterer den foreslåede ændring, gøre indsigelse mod den foreslåede ændring inden for en periode på ni måneder efter udløbet af den periode på seks måneder, der er fastsat for dens meddelelse.

4. Hvis der gøres indsigelse mod den foreslåede ændring i overensstemmelse med betingelserne i stk. 2 og 3 i denne artikel, anses ændringen for ikke at være blevet accepteret og har ingen virkning.

5. Hvis der ikke er gjort indsigelse mod den foreslåede ændring i henhold til stk. 2 og 3 i denne artikel, anses ændringen for at være accepteret fra den dato, der er angivet nedenfor:

(a) hvis ingen kontraherende part har sendt en meddelelse til generalsekretæren i henhold til stk. 2 (b) i denne artikel: ved udløbet af den periode på seks måneder, der er nævnt i stk. 2 i denne artikel;

(b) hvis en kontraherende part har sendt en meddelelse til generalsekretæren i henhold til stk. 2 (b) i denne artikel: på den første af følgende to datoer:

- den dato, på hvilken alle de kontraherende parter, der har sendt sådanne meddelelser, har underrettet generalsekretæren om, at de har accepteret forslaget, idet det dog gælder, at hvis alle accepterne er meddelt inden udløbet af den periode på seks måneder, der er nævnt i denne artikels stk. 2, anses denne dato for at være udløbsdatoen for den nævnte periode på seks måneder;
- datoen for udløbet af den periode på ni måneder, der er nævnt i stk. 3 i denne artikel.

5.a I tilfælde af, at et land bliver kontraherende part i denne overenskomst mellem tidspunktet for meddelelsen af et udkast til ændring og det tidspunkt, hvor det anses for vedtaget, skal sekretariatet for Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under Den Økonomiske Kommission for Europa underrette den nye kontraherende stat om udkastet til ændring så hurtigt som muligt. Sidstnævnte kan underrette generalsekretæren om eventuelle indsigelser inden udløbet af perioden på seks måneder fra datoen for fremsendelsen af den oprindelige ændring til alle kontraherende parter.

6. Alle ændringer, der anses for at være accepteret, træder i kraft tre måneder efter den dato, hvor den blev anset for at være accepteret.

7. Generalsekretæren skal snarest muligt underrette alle kontraherende parter om, hvorvidt der er gjort indsigelse mod den foreslåede ændring i henhold til stk. 2 (a) i denne artikel, og om vedkommende fra en eller flere kontraherende parter har modtaget en meddelelse i henhold til stk. 2 (b) i denne artikel. Hvis vedkommende har modtaget en sådan meddelelse fra en eller flere kontraherende parter, skal vedkommende efterfølgende underrette alle de kontraherende parter om, hvorvidt den eller de kontraherende parter, der har fremsat en sådan meddelelse, gør indsigelse mod eller accepterer den foreslåede ændring.

8. Uafhængigt af den ændringsprocedure, der er fastsat i stk. 1-6 i denne artikel, kan bilaget til denne overenskomst ændres ved aftale mellem alle de kontraherende parter kompetente administrationer; hvis en kontraherende parts kompetente administration har erklæret, at dens samtykke i henhold til dens nationale lovgivning er betinget af en særlig tilladelse til formålet eller af godkendelse fra et lovgivende organ, anses samtykke fra den pågældende kontraherende parts kompetente administration til ændring af bilaget først for at være givet, når den pågældende kompetente administration har meddelt generalsekretæren, at den nødvendige tilladelse eller godkendelse er indhentet. Overenskomsten mellem de kompetente administrationer fastsætter datoen for det ændrede bilags ikrafttræden, og det kan fastsættes, at det gamle bilag i en overgangsperiode forbliver i kraft helt eller delvis sideløbende med det ændrede bilag.

Artikel 22²⁷⁾

1. Tillæg 1 og 2 til bilaget til denne overenskomst kan ændres efter den procedure, der er angivet i denne artikel.

2. Efter anmodning fra en kontraherende part skal en foreslået ændring af tillæg 1 og 2 til bilaget til denne overenskomst behandles af Hovedarbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under Den Økonomiske Kommission for Europa.

3. Hvis den vedtages af et flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer, og hvis dette flertal omfatter flertallet af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende parter, meddeler generalsekretæren ændringen til de kompetente administrationer i alle de kontraherende parter med henblik på godkendelse.

4. Ændringen accepteres, hvis mindre end en tredjedel af de kontraherende parter kompetente administrationer inden for en periode på seks måneder efter datoen for meddelelsen meddeler generalsekretæren, at de har indvendinger mod ændringen.

4.a I tilfælde af, at et land bliver part i denne overenskomst mellem tidspunktet for meddelelsen af et udkast til ændring og det tidspunkt, hvor det anses for at være accepteret, skal sekretariatet for Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under Den Økonomiske Kommission for Europa underrette den nye kontraherende stat om udkastet til ændring så hurtigt som muligt. Sidstnævnte kan underrette generalsekretæren om eventuelle indsigelser inden udløbet af perioden på seks måneder fra datoen for fremsendelsen af den oprindelige ændring til alle kontraherende parter.

5. Enhver godkendt ændring meddeles af generalsekretæren til alle de kontraherende parter og træder i kraft tre måneder efter datoen for meddelelsen.

Artikel 22 a²⁸⁾

Procedure for ændring af tillæg 1B

1. Tillæg 1B til bilaget til denne overenskomst ændres efter den procedure, der er fastlagt i denne overenskomst.

2. Alle forslag til ændring af de indledende artikler i tillæg 1B skal være vedtaget af Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under Den Økonomiske Kommission for Europa med et flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende parter. Alle således vedtagne ændringer bliver af arbejdsgruppens sekretariat fremsendt til generalsekretæren med henblik på meddelelse til alle kontraherende parter. Den træder i kraft tre måneder efter datoen for meddelelsen til de kontraherende parter.

3. Tillæg 1B, tilpasset denne overenskomst fra bilag IB * i forordning (EØF) 3821/85 som citeret i artikel 10 i denne overenskomst, der er direkte afhængig af udviklinger indført i dette bilag af Den Europæiske Union, gælder alle ændringer foretaget til dette bilag for tillæg 1B på følgende betingelser:

- Sekretariatet for Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under Den Økonomiske Kommission for Europa underretter officielt de kompetente myndigheder i alle kontraherende parter om offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende af de ændringer, der er indført i bilag IB til fællesskabsregulativet, og meddeler samtidig generalsekretæren disse oplysninger sammen med en kopi af de relevante tekster.
- Disse ændringer træder direkte i kraft for tillæg 1B tre måneder efter datoen for meddelelsen af oplysningerne til de kontraherende parter.

4. Når et forslag om ændring af bilaget til denne overenskomst også indebærer en ændring af tillæg 1B, kan ændringerne vedrørende tillægget ikke træde i kraft før ændringerne vedrørende bilaget. Når der inden for disse rammer forelægges ændringer til tillæg 1B samtidig med ændringer til bilaget, bestemmes deres ikrafttrædelsesdato af den dato, der følger af anvendelsen af de procedurer, der er beskrevet i artikel 21.

* Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 af 13. juni 2002 (EFT L 207 af 5.8.2002 (berigtigelse i EUT L 77 af 13.3.2004)) og nr. 432/2004 af 5. marts 2004. Marts 2004 (EUT L 71 af 10. marts 2004).

Artikel 22 b²⁹⁾

Procedure for ændring af tillæg 3

1. Tillæg 3 til bilaget til denne overenskomst ændres i overensstemmelse med følgende procedure.
2. Alle forslag om at indføre modelformularer i tillæg 3 i henhold til artikel 12a i denne overenskomst eller ændre eksisterende formularer skal forelægges for Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under Den Økonomiske Kommission for Europa med henblik på vedtagelse. Forslaget anses for vedtaget, hvis det vedtages af et flertal af de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende parter.

Sekretariatet for Den Økonomiske Kommission for Europa underretter officielt de kompetente myndigheder i alle kontraherende parter i denne overenskomst om alle således vedtagne ændringer og meddeler samtidig generalsekretæren disse oplysninger sammen med en kopi af den relevante tekst.

3. Alle modelformularer, der således vedtages, kan anvendes tre måneder efter datoen for meddelelsen af oplysningerne til de kontraherende parter i denne overenskomst.

Artikel 23³⁰⁾

Ud over de meddelelser, der er omhandlet i artikel 20 og 21 i denne overenskomst, skal De Forenede Nationers generalsekretær give de stater, der er omhandlet i artikel 14, stk. 1, meddelelse om:

- (a) ratifikationer eller tiltrædelser i henhold til artikel 14 i denne overenskomst;
- (b) datoerne for denne overenskomsts ikrafttræden i overensstemmelse med artikel 14 heri;
- (c) opsigelser i henhold til artikel 15 i denne overenskomst;
- (d) opsigelsen af denne overenskomst i overensstemmelse med artikel 16 heri;

- (e) meddelelser modtaget i henhold til artikel 17 i denne overenskomst;
- (f) erklæringer og meddelelser modtaget i henhold til artikel 19 i denne overenskomst;
- (g) ikrafttrædelsen af enhver ændring i overensstemmelse med artikel 21 i denne overenskomst.

Artikel 24

Protokollen om undertegnelse af denne overenskomst har samme kraft, gyldighed og varighed som selve overenskomsten, som den skal anses for at være en integreret del af.

Artikel 25³¹⁾

Efter den 31. marts 1971 skal originalen af denne overenskomst deponeres hos De Forenede Nationers generalsekretær, som skal fremsende bekræftede genparter til hver af de stater, der er nævnt i artikel 14, stk. 1, i denne overenskomst.

Bilag³²⁾

Kontrolapparat

Generelle bestemmelser

Kapitel I - Typegodkendelse

Artikel 1

I dette kapitel betyder ordene "kontrolapparat" "kontrolapparat eller dets komponenter".

Ansøgninger om godkendelse af en type kontrolapparat eller en model af et diagramark eller hukommelseskort indgives, ledsaget af de relevante specifikationer, af fabrikanten eller dennes repræsentant til en kontraherende part. Ingen ansøgning vedrørende en bestemt type kontrolapparat eller en bestemt model af diagramark eller hukommelseskort kan indgives til mere end én kontraherende part.

Artikel 2

En kontraherende part skal meddele typegodkendelse til alle typer kontrolapparater, til alle modeller af diagramark eller hukommelseskort, som opfylder kravene i tillæg 1 eller 1B til dette bilag, forudsat at den kontraherende part er i stand til at kontrollere, at produktionsmodellerne er i overensstemmelse med den godkendte prototype.

Det kontrolapparat, der er omhandlet i tillæg 1B, kan ikke typegodkendes, før hele systemet (selve kontrolapparatet, førerkortet og de elektriske gearkasseforbindelser) har vist, at det kan modstå forsøg på at manipulere eller ændre data om køretider. De tests, der er nødvendige for at fastslå dette, skal udføres af eksperter, der er fortrolige med de nyeste manipulationsteknikker.

Alle ændringer eller tilføjelser til en godkendt model skal have en yderligere typegodkendelse fra den kontraherende part, der har udstedt den oprindelige typegodkendelse.

Artikel 3

De kontraherende parter skal til ansøgeren udstede et godkendelsesmærke, som skal være i overensstemmelse med modellen i tillæg 2, for hver type kontrolapparat eller model af diagramark eller hukommelseskort, som de godkender i henhold til artikel 2.

Artikel 4

De kompetente myndigheder i den kontraherende part, til hvilken ansøgningen om typegodkendelse er indgivet, skal for hver type kontrolapparat, modelark eller hukommelseskort, som de godkender eller nægter at godkende, enten inden en måned sende myndighederne i de øvrige kontraherende parter en kopi af godkendelsesattesten ledsaget af kopier af de relevante specifikationer, eller, hvis dette er tilfældet, meddele disse myndigheder, at godkendelse er nægtet; i tilfælde af nægtelse skal de meddele begrundelsen for deres afgørelse.

Artikel 5

1. Hvis en kontraherende part, som har meddelt typegodkendelse i henhold til artikel 2, konstaterer, at et bestemt kontrolapparat, et diagramark eller et hukommelseskort, som er forsynet med det typegodkendelsesmærke, som den har udstedt, ikke er i overensstemmelse med den prototype, som den har godkendt, skal den træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at produktionsmodellerne er i overensstemmelse med den godkendte prototype. De trufne foranstaltninger kan om nødvendigt gå så vidt som til inddragelse af typegodkendelsen.

2. En kontraherende part, som har meddelt typegodkendelse, skal inddrage denne, hvis kontrolapparatet, diagramarket eller hukommelseskortet, der er blevet godkendt, ikke er i overensstemmelse med dette bilag eller tillæggene hertil, eller hvis det under brug udviser en generel mangel, som gør det uegnet til det formål, det er beregnet til.

3. Hvis en kontraherende part, som har meddelt typegodkendelse, af en anden kontraherende part underrettes om et af de i stk. 1 og 2 omhandlede tilfælde, skal den også efter høring af sidstnævnte kontraherende part træffe de foranstaltninger, der er fastsat i disse stykker, jf. stk. 5.

4. En kontraherende part, der konstaterer, at et af de i stk. 2 omhandlede tilfælde er indtrådt, kan indtil videre forbyde markedsføring og ibrugtagning af kontrolapparatet, diagramarkene eller hukommelseskortet. Det samme gælder i de i stk. 1 nævnte tilfælde for kontrolapparater, diagramark eller hukommelseskort, der er undtaget fra den indledende verifikation, hvis fabrikanten efter behørig advarsel ikke bringer udstyret i overensstemmelse med den godkendte model eller med kravene i dette bilag.

Under alle omstændigheder skal de kontraherende parter kompetente myndigheder inden en måned underrette hinanden om al inddragelse af typegodkendelse eller alle andre foranstaltninger, der træffes i henhold til stk. 1, 2 og 3, og angive grundene til en sådan foranstaltning.

5. Hvis en kontraherende part, der har meddelt typegodkendelse, bestrider eksistensen af et af de i stk. 1 eller 2 omhandlede tilfælde, som den er blevet underrettet om, skal de berørte kontraherende parter bestræbe sig på at bilægge tvisten.

Artikel 6

1. En ansøger om typegodkendelse af en type diagramark skal i sin ansøgning angive den eller de typer af kontrolapparater, som det pågældende diagramark er beregnet til at blive anvendt i, og skal stille et egnet apparat af denne type eller disse typer til rådighed med henblik på afprøvning af diagramarket.

2. De kompetente myndigheder i hver kontraherende part skal på godkendelsesattesten for modelregistreringsarket angive den eller de typer af kontrolapparater, som dette modelark kan anvendes på.

Artikel 7

Ingen kontraherende part kan nægte at registrere et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, eller forbyde ibrugtagning eller anvendelse af et sådant køretøj af nogen grund, der har forbindelse med, at køretøjet er udstyret med et sådant apparat, hvis kontrolapparatet er forsynet med det godkendelsesmærke, der er omhandlet i artikel 3, og den monteringsplade, der er omhandlet i artikel 9.

Artikel 8

En afgørelse i henhold til dette bilag om nægtelse eller inddragelse af godkendelse af en type kontrolapparat eller model af diagramark eller hukommelseskort skal indeholde en detaljeret begrundelse herfor. Afgørelsen meddeles den berørte part, som samtidig underrettes om de retsmidler, der står til rådighed for vedkommende i henhold til den kontraherende parts lovgivning, og om fristerne for udøvelse af disse retsmidler.

Kapitel II - Installation og inspektion

Artikel 9

1. Kontrolapparatet må kun installeres eller repareres af montører eller værksteder, der er godkendt til dette formål af de kontraherende parter kompetente myndigheder, efter at disse, hvis de ønsker det, har hørt de pågældende fabrikanters synspunkter.

Den administrative gyldighedsperiode for godkendte værksteds- og montørkort må ikke overstige et år.

Hvis et kort, der er udstedt til et godkendt værksted eller en godkendt montør, skal forlænges, er beskadiget, ikke fungerer korrekt, mistes eller stjæles, skal myndigheden levere et erstatningskort inden for fem arbejdsdage efter modtagelse af en detaljeret anmodning herom.

Hvis der udstedes et nyt kort til erstatning for et gammelt, skal det nye kort bære det samme "værksteds"-informationsnummer, men indekset skal øges med én. Den myndighed, der udsteder kortet, skal føre et register over mistede, stjalne eller defekte kort.

De kontraherende parter træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre forfalskning af de kort, der udleveres til godkendte montører og værksteder.

2. Den godkendte montør eller det godkendte værksted skal anbringe et særligt mærke på de plomber, som de anbringer, og skal desuden i et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B indføre de elektroniske sikkerhedsdata, der er nødvendige for at udføre især ægthedskontrollen. De kompetente myndigheder i hver kontraherende part skal føre et register over de anvendte mærker og elektroniske sikkerhedsdata og over udstedte godkendte værksteds- og montørkort.

3. De kontraherende parter kompetente myndigheder sender hinanden deres lister over godkendte montører og værksteder og de kort, der er udstedt til dem, samt kopier af mærkerne og af de nødvendige oplysninger om de anvendte elektroniske sikkerhedsdata.

4. Med henblik på at attestere, at kontrolapparatet er installeret i overensstemmelse med kravene i dette bilag, anvendes en installationsplade, der anbringes som angivet i tillæg 1 eller 1B.

5. Plomberinger kan fjernes af montører eller værksteder, der er godkendt af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med bestemmelserne i stk. 1 i denne artikel eller under de omstændigheder, der er beskrevet i tillæg 1 eller 1B til dette bilag.

Kapitel III - Brug af udstyr

Artikel 10

Arbejdsgiveren og førerne skal sikre korrekt funktion og korrekt brug af på den ene side kontrolapparatet og på den anden side førerkortet, når en fører skal føre et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B.

Artikel 11³³⁾

1. Arbejdsgiveren skal udlevere et tilstrækkeligt antal diagramark til førere af køretøjer, der er udstyret med kontrolapparatet i overensstemmelse med bilag 1, idet der tages hensyn til, at disse diagramark er personlige, længden af tjenesteperioden og den eventuelle forpligtelse til at erstatte diagramark, der er beskadiget eller er blevet taget af en autoriseret inspektør. Arbejdsgiveren må kun udlevere plader til føreren af en godkendt model, der er egnet til brug i det kontrolapparat, der er installeret i køretøjet.

Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B, skal arbejdsgiveren og føreren sikre, at udskrivningen på anmodning, jf. tillæg 1B, kan udføres korrekt i tilfælde af en inspektion, under hensyntagen til driftsperiodens længde.

2. (a) Virksomheden skal opbevare diagramark og udskrifter, når der er foretaget udskrifter for at overholde artikel 12, stk. 1, i kronologisk rækkefølge og i læsbar form i mindst et år efter deres anvendelse og skal give kopier til de berørte førere, der anmoder om det. Virksomheden skal også udlevere kopier af downloadede data fra førerkortene til de berørte førere, der anmoder om det, samt udskrifter af disse kopier. Registreringsark, udskrifter og downloadede data skal fremvises eller udleveres på anmodning fra en bemyndiget inspektør.

(b) En virksomhed, der anvender køretøjer, som er udstyret med et kontrolapparat, der er i overensstemmelse med tillæg 1B til dette bilag, og som falder ind under denne overenskomsts anvendelsesområde, skal:

- (i) Sørg for, at alle data er downloadet fra køretøjsenheden og førerkortet så regelmæssigt som fastsat af den kontraherende part, og at relevante data downloades så hyppigt, at det sikres, at alle data vedrørende aktiviteter, der udføres af eller for denne virksomhed, downloades;
- (ii) Sørge for, at alle data, der downloades fra både køretøjsenheden og førerkortet, opbevares i mindst 12 måneder efter registreringen, og at sådanne data er tilgængelige, enten direkte eller via fjernadgang, fra virksomhedens lokaler, hvis en inspektør anmoder om det.

Med henblik på dette afsnit fortolkes "downloadet" i overensstemmelse med definitionen i tillæg 1B, kapitel I, litra s).

3. Førerkortet som defineret i tillæg 1B udstedes på førerens anmodning af den kompetente myndighed i den kontraherende part, hvor føreren har sit sædvanlige opholdssted.

En kontraherende part kan kræve, at en fører, der er omfattet af bestemmelserne i overenskomst, og som normalt opholder sig på dens territorium, skal være i besiddelse af et førerkort.

(a) I denne overenskomst forstås ved "sædvanligt opholdssted" det sted, hvor en person sædvanligvis bor, dvs. i mindst 185 dage i hvert kalenderår, på grund af personlige og erhvervsmæssige bånd, eller, hvis der er tale om en person uden erhvervsmæssige bånd, på grund af personlige bånd, der viser, at der er tætte forbindelser mellem den pågældende person og det sted, hvor vedkommende bor.

Det sædvanlige opholdssted for en person, hvis erhvervsmæssige tilknytning er et andet sted end dennes personlige tilknytning, og som derfor bor skiftevis på forskellige steder i to eller flere kontraherende parter, anses dog for at være det sted, hvor den pågældendes personlige tilknytning er, forudsat at den pågældende person regelmæssigt vender tilbage dertil. Denne sidste betingelse behøver ikke at være opfyldt, hvis personen bor i en kontraherende part for at udføre en tidsbegrænset opgave.

(b) Føreren skal bevise sit sædvanlige opholdssted på en passende måde, f.eks. ved at fremvise sit identitetskort eller et andet gyldigt dokument.

(c) Hvis de kompetente myndigheder i den kontraherende part, der udsteder førerkortet, er i tvivl om gyldigheden af en erklæring om sædvanligt opholdssted, der er afgivet i overensstemmelse med litra b), eller med henblik på visse specifikke kontroller, kan de anmode om yderligere oplysninger eller beviser.

(d) Den kompetente myndighed i den udstedende kontraherende part skal, så vidt det er muligt, sikre, at ansøgeren ikke allerede har et gyldigt førerkort.

4. (a) Den kompetente myndighed i den kontraherende part skal personliggøre førerkortet i overensstemmelse med bestemmelserne i tillæg 1B.

Den administrative gyldighedsperiode for førerkortet må ikke overstige fem år.

Føreren må kun have ét gyldigt førerkort. Føreren er kun autoriseret til at bruge sit eget personlige førerkort. Føreren må ikke anvende et førerkort, der er defekt eller udløbet.

Når der udstedes et førerkort til erstatning for et gammelt, skal det nye kort have det samme førerkort-nummer, men indekset skal øges med én. Den udstedende myndighed skal føre register over udstedte, stjålne, bortkomne eller defekte førerkort i en periode, der mindst svarer til deres gyldighedsperiode.

Hvis førerkortet beskadiges, ikke fungerer korrekt, mistes eller stjæles, skal myndigheden udlevere et erstatningskort senest fem arbejdsdage efter modtagelse af en detaljeret anmodning herom.

I tilfælde af en anmodning om fornyelse af et kort, hvis udløbsdato nærmer sig, udleverer myndigheden et nyt kort inden udløbsdatoen, forudsat at anmodningen er sendt til myndigheden inden for de frister, der er fastsat i artikel 12, stk. 1, fjerde afsnit.

(b) Førerkort udstedes kun til ansøgere, der er omfattet af bestemmelserne i overenskomsten.

(c) Førerkortet skal være personligt. Det kan ikke inddrages eller suspenderes i dets officielle gyldighedsperiode, uanset årsagen hertil, medmindre den kompetente myndighed i en kontraherende part konstaterer, at kortet er forfalsket, eller at føreren anvender et kort, som vedkommende ikke er indehaver af, eller at det kort, føreren er i besiddelse af, er erhvervet på grundlag af falske erklæringer og/eller forfalskede dokumenter. Hvis en anden kontraherende part end den, der har udstedt kortet, træffer sådanne foranstaltninger til suspension eller inddragelse, skal den førstnævnte part tilbagelevere kortet til myndighederne i den kontraherende part, der har udstedt det, og angive grundene til tilbageleveringen.

(d) Førerkort udstedt af de kontraherende parter skal anerkendes gensidigt.

Når indehaveren af et gyldigt førerkort, der er udstedt af en kontraherende part, har etableret sit sædvanlige opholdssted i en anden kontraherende part, kan vedkommende anmode om at få sit kort ombyttet med et tilsvarende førerkort; det påhviler den kontraherende part, der foretager ombytningen, om nødvendigt at kontrollere, om det fremviste kort stadig er gyldigt.

De kontraherende parter, der foretager en ombytning, skal returnere det gamle kort til myndighederne i den kontraherende part, der har udstedt det, og angive grundene hertil.

(e) Hvis en kontraherende part udskifter eller ombytter et førerkort, skal udskiftningen eller ombytningen og alle efterfølgende udskiftninger eller fornyelser registreres i den pågældende kontraherende part.

(f) De kontraherende parter træffer alle nødvendige foranstaltninger for at forhindre enhver mulighed for forfalskning af førerkort.

5. De kontraherende parter sikrer, at data, der er nødvendige for at overvåge overholdelsen af denne overenskomst, og som registreres og lagres af kontrolapparatet i overensstemmelse med tillæg 1B til dette bilag, kan lagres i 365 dage efter datoen for deres registrering, og at de kan gøres tilgængelige på betingelser, der garanterer dataenes sikkerhed og nøjagtighed.

De kontraherende parter træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at videresalg eller nedlukning af et kontrolapparat ikke kan hindre en tilfredsstillende anvendelse af dette stykke.

Artikel 12³⁴⁾

1. Førere må ikke bruge snavsede eller beskadigede diagramark eller førerkort. Arkene eller førerkortet skal være tilstrækkeligt beskyttet på denne konto.

I tilfælde af beskadigelse af et ark eller førerkort med registreringer, skal føreren fastgøre det beskadigede ark eller førerkort til et reserveark eller et passende ark, der bruges til at erstatte det.

Hvis førerkortet beskadiges, ikke fungerer korrekt, mistes eller stjæles, skal føreren inden for syv kalenderdage anmode de kompetente myndigheder i den kontraherende part, hvor vedkommende har sit sædvanlige opholdssted, om at erstatte det.

Hvis en fører ønsker at forny sit førerkort, skal vedkommende henvende sig til de kompetente myndigheder i den kontraherende part, hvor vedkommende har sit sædvanlige opholdssted, senest 15 arbejdsdage før kortets udløbsdato.

2. (a) Førerne skal bruge diagramarkene eller førerkortet hver dag, de kører, fra det øjeblik, de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet må ikke tages ud før afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre der er givet tilladelse til det. Intet diagramark eller førerkort må bruges til at dække en længere periode end den, det er beregnet til.

Når der er mere end én fører om bord på et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B, skal hver fører sikre, at vedkommendes førerkort er indsat i den korrekte åbning i fartskriveren.

(b) Når føreren, når vedkommende er væk fra køretøjet, ikke kan anvende kontrolapparat monteret på køretøjet, skal de tidsperioder, der er angivet i stk. 3, andet led, litra b), c) og d), nedenfor:

(i) Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1, skal det indføres på diagramarket, enten manuelt, ved automatisk registrering eller på anden måde, læseligt og uden at tilsmudse diagramarket, eller

- (ii) Hvis køretøjet er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B, skal det indtastes på førerkortet ved hjælp af den manuelle indtastningsfunktion i kontrolapparatet.
- (c) Hvis der er mere end én fører om bord på køretøjet, skal føreren ændre diagramarkene efter behov, således at de oplysninger, der er omhandlet i stk. 3, andet led, litra b), c) og d) nedenfor, registreres på diagramarket for den fører, der faktisk kører.

3. Førere skal:

- sikre, at den tid, der registreres på arket, stemmer overens med den officielle tid i det land, hvor køretøjet er indregistreret,
 - betjene omskiftermekanismerne, så følgende tidsperioder kan registreres separat og tydeligt:
- (a) under tegnet  eller  ³⁵⁾ køretid;
- (b) under tegnet  eller  ³⁶⁾ alle perioder med "andet arbejde";
- (c) under tegnet  eller  ³⁷⁾ andre perioder med rådighedstid, nemlig:
- ventetid, dvs. den periode, hvor førerne kun skal opholde sig på deres arbejdsplads for at besvare eventuelle opfordringer til at påbegynde eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde,
 - den tid, der tilbringes ved siden af føreren, mens køretøjet er i bevægelse,
 - tid brugt i en køje, mens køretøjet er i bevægelse;
- (d) under tegnet  eller  ³⁸⁾ pauser i arbejdet og daglige hvileperioder.

4. Hver kontraherende part kan tillade, at alle de perioder, der er nævnt i stk. 3, andet led, litra b) og c),

der skal anføres under tegnet  på de diagramark, der anvendes til køretøjer, der er registreret på dens territorium.

5. Hvert enkelt besætningsmedlem skal skrive følgende oplysninger på sit registreringsark:

- (a) når vedkommende begynder at bruge arket - sit efternavn og fornavn;
- (b) dato og sted, hvor brugen af arket begynder, og dato og sted, hvor brugen ophører;
- (c) registreringsnummeret på hvert køretøj, som vedkommende er tildelt, både ved starten af den første tur, der er registreret på arket, og derefter, i tilfælde af et køretøjsskift, under brug af arket;
- (d) kilometertællers aflæsning:
- ved starten af den første rejse, der er registreret på arket,
 - ved afslutningen af den sidste rejse, der er registreret på arket,
 - i tilfælde af skift af køretøj i løbet af en arbejdsdag (aflæsning på det køretøj, som føreren var tildelt, og aflæsning på det køretøj, som føreren er tildelt);
- (e) hvis relevant, tidspunktet for alle skift af køretøj.

5.a Føreren skal i betjeningsanordningen i overensstemmelse med tillæg 1B indtaste symbolerne for de lande, hvor vedkommende begynder og slutter sin daglige arbejdsperiode.

Ovenstående dataindtastninger skal aktiveres af føreren og kan være helt manuelle eller automatiske, hvis kontrolapparatet er forbundet med et satellitsporingssystem.

6. Det kontrolapparat, der er defineret i tillæg 1, skal være udformet således, at det er muligt for en autoriseret inspektør, om nødvendigt efter at have åbnet udstyret, at læse registreringerne vedrørende de ni timer forud for kontroltidspunktet uden permanent at deformere, beskadige eller tilsmudse arket.

Apparatet skal desuden være konstrueret således, at det uden at åbne kassen er muligt at kontrollere, at der foretages registreringer.

7. (a) Hvis føreren fører et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1, skal føreren kunne fremvise følgende, når en inspektør anmoder om det:

- (i) Diagramarkene for den aktuelle uge og dem, føreren har brugt i de foregående 15 kalenderdage;
- (ii) Førerkortet, hvis vedkommende har et; og
- (iii) Enhver manuel registrering og udskrift foretaget i løbet af den aktuelle uge og de foregående 15 kalenderdage, som krævet i henhold til denne overenskomst.

Fra den anvendelsesdato, der er defineret i artikel 13a i denne overenskomst, skal de tidsperioder, der henvises til under (i) og (iii), dække den aktuelle dag og de foregående 28 kalenderdage.

(b) Hvis føreren fører et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B, skal føreren kunne fremvise, når som helst en inspektør anmoder om det:

- (i) Det førerkort, som vedkommende er indehaver af;
- (ii) Alle manuelle registreringer og udskrifter foretaget i løbet af den aktuelle uge og de foregående 15 kalenderdage, som krævet i henhold til denne overenskomst;
- (iii) De diagramark, der svarer til den samme periode som den, der er nævnt i foregående afsnit, hvor føreren har ført et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1.

Fra den anvendelsesdato, der er defineret i artikel 13a i denne overenskomst, skal de tidsperioder, der henvises til under (ii), dække den aktuelle dag og de foregående 28 kalenderdage.

(c) En autoriseret inspektør kan kontrollere overholdelsen af overenskomsten ved at analysere diagramarkene, de viste eller udskrevne data, der er registreret af kontrolapparatet eller af førerkortet, eller, hvis dette ikke er muligt, ved at analysere ethvert andet støttedokument, der begrundet manglende overholdelse af en bestemmelse, såsom dem, der er fastsat i artikel 13, stk. 2 og 3.

8. Det er forbudt at forfalske eller ødelægge data, der er registreret på diagramarket, lagret i kontrolapparatet eller på førerkortet, eller udskrifter fra kontrolapparatet som defineret i tillæg 1B. Det samme gælder for enhver manipulation af kontrolapparatet, diagramarket eller førerkortet, som kan resultere i, at data og/eller trykte oplysninger forfalskes, undertrykkes eller ødelægges. Intet udstyr, der kan bruges til at udføre de nævnte manipulationer, må være til stede på køretøjet.

Artikel 13³⁹⁾

1. I tilfælde af nedbrud eller fejlfunktion af kontrolapparatet skal arbejdsgiveren lade det reparere af en godkendt montør eller et godkendt værksted, så snart omstændighederne tillader det.

Hvis køretøjet ikke kan vende tilbage til virksomheden inden for en periode på en uge regnet fra dagen for nedbruddet eller for opdagelsen af den defekte funktion, skal reparationen udføres undervejs.

Foranstaltninger truffet af de kontraherende parter kan give de kompetente myndigheder beføjelse til at forbyde brugen af køretøjet i tilfælde, hvor nedbrud eller fejlbetjening ikke er afhjulpet i henhold til de foregående afsnit.

2. (a) Så længe apparatet er ude af drift eller fungerer dårligt, skal føreren på diagramarket eller diagramarkene eller på et passende ark, der skal fastgøres til diagramarket eller førerkortet, og hvorpå føreren skal anføre data, der gør det muligt at identificere vedkommende (navn og nummer på førerens kørekort eller navn og nummer på førerkortet), herunder sin underskrift, markere alle oplysninger for de forskellige tidsperioder, som kontrolapparatet ikke længere registrerer eller udskriver korrekt.

(b) Hvis et førerkort er beskadiget, ikke fungerer korrekt, er bortkommet eller stjålet eller ikke er i førerens besiddelse, skal føreren:

- (i) Ved rejsens start skal føreren udskrive detaljerne for det køretøj, vedkommende kører i, og indtaste dem på udskriften:
 - Oplysninger, der gør det muligt at identificere føreren (navn og nummer på kørekortet eller navn og nummer på førerkortet), herunder underskrift;
 - De perioder, der er nævnt i artikel 12, stk. 3, andet led, litra b), c) og d);
- (ii) Ved afslutningen af kørslen udskrives oplysningerne om de tidsperioder, der er registreret af kontrolapparatet, alle andre arbejds-, rådigheds- og hvileperioder, der er gennemført siden udskriften ved kørsels begyndelse, hvis de ikke er registreret af fartskriveren, og på dette dokument anføres oplysninger, der gør det muligt at identificere føreren (navn og nummer på kørekortet eller navn og nummer på førerkortet), herunder førerens underskrift."

3. Hvis et førerkort er beskadiget, eller hvis det ikke fungerer korrekt, skal føreren returnere det til den kompetente myndighed i den kontraherende part, hvor vedkommende har sit sædvanlige opholdssted. Tyveri af førerkortet skal anmeldes formelt til de kompetente myndigheder i den stat, hvor tyveriet fandt sted.

Tab af førerkortet skal anmeldes i en formel erklæring til de kompetente myndigheder i den kontraherende part, der har udstedt det, og til de kompetente myndigheder i den kontraherende part, hvor man har sit sædvanlige opholdssted, hvis de er forskellige.

Føreren kan fortsætte med at køre uden førerkort i en periode på højst 15 kalenderdage eller i en længere periode, hvis det er nødvendigt for, at køretøjet kan vende tilbage til dets hjemsted, forudsat at føreren kan bevise, at det er umuligt at fremvise eller bruge kortet i denne periode.

Hvis myndighederne i den kontraherende part, hvor føreren har sit sædvanlige opholdssted, er forskellige fra dem, der har udstedt kortet, og hvis sidstnævnte anmodes om at forny, udskifte eller ombytte førerkortet, skal de underrette de myndigheder, der har udstedt det gamle kort, om de nøjagtige grunde til fornyelsen, udskiftningen eller ombytningen.

Artikel 14

1. I henhold til overenskomstens artikel 13, stk. 2 (b), skal førere, som fører et køretøj, der er registreret i en kontraherende part, og til hvem de kompetente myndigheder endnu ikke har været i stand til at udstede førerkort, og som i den overgangsperiode, der er omhandlet i stk. 1 i denne artikel, kører i international trafik med et køretøj, der er udstyret med et digitalt kontrolapparat i overensstemmelse med tillæg 1B til bilaget, på anmodning af en kontrolmedarbejder kunne fremvise udskrifterne og/eller diagramarkene for den indeværende uge og under alle omstændigheder udskriften og/eller diagramarket for den sidste dag, hvor føreren kørte i den foregående uge.

2. Stk. 1 gælder ikke for førere af køretøjer, der er registreret i et land, hvor det er obligatorisk at bruge et førerkort. Førere skal dog fremvise udskrifter, når en inspektør beder om det.

3. De udskrifter, der er omhandlet i stk. 1, skal mærkes med de oplysninger, der gør det muligt at identificere førerne (navn og nummer på kørekortet), herunder deres underskrift."

Tillæg 1⁴⁰⁾

Krav til konstruktion, test, installation og inspektion

I. Definitioner

I dette tillæg

- (a) "kontrolapparat": udstyr, der er beregnet til montering i vejkøretøjer, og som automatisk eller halvautomatisk viser og registrerer oplysninger om disse køretøjers bevægelser og om visse arbejdsperioder for deres førere;
- (b) "registreringsark": et ark, der er designet til at modtage og opbevare registrerede data, som skal placeres i kontrolapparatet, og på hvilket sidstnævntes markeringsanordninger indskrifter en kontinuerlig registrering af de oplysninger, der skal registreres;
- (c) "kontrolapparatets konstant": den numeriske karakteristik, der angiver værdien af det indgangssignal, der kræves for at vise og registrere en tilbagelagt strækning på 1 km; denne konstant skal udtrykkes enten i omdrejninger pr. km ($k = \dots$ omdr. /km) eller i impulser pr. km ($k = \dots$ imp. /km);
- (d) "køretøjets karakteristiske koefficient": den numeriske karakteristik, der angiver værdien af det udgangssignal, der udsendes af den del af køretøjet, der forbinder det med kontrolapparatet (gearkassens udgangsaksel eller aksel), mens køretøjet tilbagelægger en strækning på én målt kilometer under normale prøvningsforhold (se kapitel VI, afsnit 4, i dette tillæg). Den karakteristiske koefficient udtrykkes enten i omdrejninger pr. kilometer ($W = \text{rev/km}$) eller i impulser pr. kilometer ($W = \dots$ imp/km);
- (e) "hjulets effektive omkreds": gennemsnittet af de afstande, som de forskellige hjul, der bevæger køretøjet (drivhjulene), tilbagelægger i løbet af en hel omdrejning. Målingen af disse afstande skal foretages under normale testforhold (se kapitel VI, afsnit 4 i dette appendiks) og udtrykkes i formen: $l = \dots$ mm.

II. Kontrolapparatets generelle egenskaber og funktioner

Kontrolapparatet skal være i stand til at registrere følgende:

1. afstand tilbagelagt af køretøjet;
2. køretøjets hastighed;
3. køretid;
4. andre perioder med arbejde eller tilgængelighed;
5. pauser fra arbejdet og daglige hvileperioder;
6. åbning af den boks, der indeholder registreringsarket;
7. for elektronisk kontrolapparat, som fungerer ved hjælp af signaler, der overføres elektrisk fra afstands- og hastighedssensoren, alle afbrydelser på mere end 100 millisekunder i kontrolapparatets strømforsyning (undtagen belysning), i afstands- og hastighedssensorens strømforsyning og alle afbrydelser i signalledningen til afstands- og hastighedssensoren.

For køretøjer, der anvendes af to førere, skal kontrolapparatet være i stand til at registrere samtidig, men adskilt og på to separate ark detaljer om de perioder, der er anført under 3, 4 og 5.

III. Konstruktionskrav til kontrolapparat

A. Generelle punkter

1. Kontrolapparatet skal omfatte følgende:

- (a) Visuelle instrumenter, der viser:
 - tilbagelagt distance (kilometertæller),
 - hastighed (speedometer),
 - tid (ur).

(b) Registreringsinstrumenter bestående af:

- en måler af den tilbagelagte distance,
- en fartskriver,
- en eller flere tidsregistratorer, der opfylder kravene i kapitel III C 4.

(c) Et middel til at markere visningen på registreringsarket individuelt:

- ved hver åbning af den boks, der indeholder arket,
- for elektronisk styreenhed, som defineret i punkt 7 i kapitel II, enhver afbrydelse på over 100 millisekunder i strømforsyningen til styreenheden (undtagen belysning), senest når strømforsyningen tændes igen,
- for elektronisk styreenhed, som defineret i punkt 7 i kapitel II, enhver afbrydelse på over 100 millisekunder i strømforsyningen til afstands- og hastighedssensoren og enhver afbrydelse i signaltilførslen til afstands- og hastighedssensoren.

2. Hvis udstyret indeholder andre enheder end dem, der er anført ovenfor, må det ikke forstyrre den korrekte funktion af de obligatoriske enheder eller aflæsningen af dem.

Kontrolapparatet skal indsendes til godkendelse komplet med alle sådanne ekstra apparater.

3. Materialer

(a) Alle dele af kontrolapparatet skal være fremstillet af materialer med tilstrækkelig stabilitet og mekanisk styrke og stabile elektriske og magnetiske egenskaber.

(b) Enhver ændring i en del af kontrolapparatet eller i arten af de materialer, der anvendes til dets fremstilling, skal, inden den anvendes i fremstillingen, forelægges til godkendelse hos den myndighed, der har meddelt typegodkendelse for kontrolapparatet.

4. Måling af tilbagelagt afstand

De tilbagelagte afstande kan enten måles og registreres:

- således at den omfatter både fremadgående og bagudgående bevægelse, eller
- så den kun omfatter fremadrettet bevægelse.

Eventuelle registreringer af reverserende bevægelser må under ingen omstændigheder påvirke klarheden og nøjagtigheden af de andre registreringer.

5. Måling af hastighed

(a) Området for hastighedsmåling skal være som angivet i typegodkendelsescertifikatet.

(b) Måleudstyrets egenfrekvens og dæmpning skal være sådan, at instrumenterne, der viser og registrerer hastigheden, inden for måleområdet kan følge accelerationsændringer på op til 2 m/2^2 inden for grænserne af de accepterede tolerancer.

6. Måling af tid (ur)

(a) Styringen af mekanismen til nulstilling af uret skal være placeret inde i en boks, der indeholder registreringsarket; hver åbning af denne boks skal automatisk registreres på registreringsarket.

(b) Hvis arkets fremdriftsmekanisme styres af uret, skal den periode, hvor uret kører korrekt, efter at det er trukket helt op, være mindst 10 % længere end den registreringsperiode, der svarer til udstyrets maksimale arkbelastning.

7. Belysning og beskyttelse

(a) Kontrolapparatets visuelle instrumenter skal være forsynet med tilstrækkelig, ikke-blændende belysning.

(b) Under normale anvendelsesforhold skal alle indvendige dele af kontrolapparatet beskyttes mod fugt og støv. Desuden skal de være sikret mod manipulation ved hjælp af hylstre, som kan forsegles.

B. Visuelle instrumenter

1. Indikator for tilbagelagt distance (kilometertæller)

- (a) Værdien af den mindste markering på kontrolapparatet, der viser den kørte strækning, skal være 0,1 kilometer. Hektometerangivelser skal tydeligt kunne skelnes fra angivelser af hele kilometer.
- (b) Tallene på kilometertælleren skal være letlæselige og have en synlig højde på mindst 4 mm.
- (c) Kilometertælleren skal kunne aflæse op til mindst 99.999,9 kilometer.

2. Hastighedsindikatorer (speedometer)

- (a) Inden for måleområdet skal hastighedsskalaen være ensartet gradueret med 1, 2, 5 eller 10 kilometer i timen. Værdien af en hastighedsinddeling (afstanden mellem to på hinanden følgende mærker) må ikke overstige 10 % af den maksimale hastighed, der vises på skalaen.
- (b) Det angivne område ud over det målte behøver ikke at være markeret med tal.
- (c) Længden af hvert felt på skalaen, der repræsenterer en hastighedsforskel på 10 kilometer i timen, må ikke være mindre end 10 millimeter.
- (d) På en indikator med en nål må afstanden mellem nålen og kontrolapparatets overflade ikke overstige 3 millimeter.

3. Tidsindikator (ur)

Tidsindikatoren skal være synlig udefra og give en klar, tydelig og entydig aflæsning.

C. Registreringsinstrumenter

1. Generelle punkter

- (a) Alt udstyr, uanset hvilken form registreringsarket har (strimmel eller skive), skal være forsynet med et mærke, der gør det muligt at indsætte registreringsarket korrekt på en sådan måde, at for at sikre, at den tid, som uret viser, og tidsmarkeringen på arket stemmer overens.
- (b) Mekanismen, der bevæger registreringsarket, skal sikre, at det bevæger sig uden slør og frit kan sættes i og tages ud.
- (c) For pladeark i diskform skal fremføringsenheden styres af urmekanismen. I dette tilfælde skal arkets roterende bevægelse være kontinuerlig og ensartet med en minimumshastighed på 7 millimeter i timen målt ved den indre kant af ringen, der markerer kanten af området for hastighedsregistrering.

I udstyr af strimmeltypen, hvor arkets fremadgående bevægelse styres af urmekanismen, skal hastigheden for den retlinede fremadgående bevægelse være mindst 10 millimeter i timen.

- (d) Registreringen af den tilbagelagte strækning, køretøjets hastighed og enhver åbning af kassen med diagramarket eller diagramarkene skal ske automatisk.

2. Registrering af tilbagelagt distance

- (a) Hver kilometer, der tilbagelægges, skal repræsenteres af en variation på mindst 1 millimeter på den tilsvarende koordinat.

(b) Også ved hastigheder, der når den øvre grænse for måleområdet, skal registreringen af afstande stadig være klart læselig.

3. Registreringshastighed

(a) Uanset hvilken form registreringsarket har, skal hastighedsregistreringsnålen normalt bevæge sig i en lige linje og vinkelret på registreringsarkets bevægelsesretning.

Nålens bevægelse kan dog være bueformet, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- det spor, der tegnes af nålen, skal være vinkelret på den gennemsnitlige omkreds (i tilfælde af ark i diskform) eller på aksen (i tilfælde af ark i strimmelform) af det område, der er reserveret til hastighedsregistrering,
- Forholdet mellem krumningsradius af det spor, der tegnes med nålen, og bredden af det område, der er reserveret til hastighedsregistrering, skal være mindst 2,4 til 1 uanset formen af registreringsarket,
- Markeringerne på tidsskalaen skal krydse registreringsområdet i en kurve med samme radius som det spor, nålen tegner. Mellemrummene mellem markeringerne på tidsskalaen skal repræsentere en periode, der ikke overstiger en time.

(b) Hver hastighedsændring på 10 kilometer i timen skal repræsenteres af en ændring på mindst 1,5 millimeter på den tilsvarende koordinat.

4. Registreringstid

(a) Kontrolapparatet skal være konstrueret således, at køretidsperioden altid registreres automatisk, og at det er muligt, om nødvendigt ved hjælp af en omskifteranordning, at registrere de øvrige tidsperioder separat på følgende måde:

(i) under tegnet  køretid;

(ii) under tegnet  alle andre arbejdsperioder;

(iii) under tegnet  andre tilgængelighedsperioder, nemlig:

- ventetid, dvs. den periode, hvor førerne kun skal opholde sig på deres arbejdsplads for at besvare eventuelle opfordringer til at påbegynde eller genoptage kørslen eller udføre andet arbejde,
- den tid, der tilbringes ved siden af føreren, mens køretøjet er i bevægelse,
- tid, der tilbringes i en køje, mens køretøjet er i bevægelse;

(iv) under tegnet  pauser i arbejdet og daglige hvileperioder.

Hver kontraherende part kan tillade, at alle de perioder, der er nævnt i afsnit ii) og iii) ovenfor, registreres

under tegnet  på de diagramark, som anvendes på køretøjer, der er registreret på dens territorium.

(b) Det skal være muligt klart at skelne mellem de forskellige tidsperioder på grundlag af sporenes karakteristika, deres indbyrdes placering og om nødvendigt de tegn, der er fastsat i stk. 4 (a).

De forskellige tidsperioder skal adskilles fra hinanden på optegnelsen ved forskelle i tykkelsen af de relevante spor, eller ved et andet system, der er mindst lige så effektivt med hensyn til læsbarhed og let fortolkning af optegnelsen.

(c) For køretøjer, hvis besætning består af mere end én fører, skal de i stk. 4 (a), omhandlede registreringer foretages på to separate ark, idet hvert ark tildeles én fører. I dette tilfælde skal den fremadgående bevægelse af de separate ark enten udføres af en enkelt mekanisme eller af separate synkroniserede mekanismer.

D. Lukkeanordning

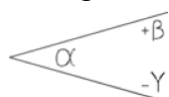
1. Boksen, der indeholder registreringsarket eller -arkene og kontrollen af mekanismen til nulstilling af uret, skal være forsynet med en lås.
2. Hver åbning af boksen med registreringsarket eller -arkene og betjeningen af mekanismen til nulstilling af uret skal automatisk registreres på arket eller arkene.

E. Markeringer

1. Følgende markeringer skal fremgå af kontrolapparatets instrumentside:
 - Tæt på den figur, der vises af kilometertælleren, er måleenheden for afstand angivet med forkortelsen "km",
 - i nærheden af hastighedsskalaen, markeringen "km/h",
 - speedometerets måleområde i formen " $V_{\min} \dots \text{km/h}$, $V_{\max} \dots \text{km/h}$ ". Denne mærkning er ikke nødvendig, hvis den er vist på udstyrets beskrivende plade.

Disse krav gælder dog ikke for kontrolapparater, der er godkendt før den 10. august 1970.

2. Den beskrivende plade skal være indbygget i udstyret og skal vise følgende markeringer, som skal være synlige på kontrolapparatet, når det er installeret:
 - navn og adresse på producenten af udstyret,
 - producentens nummer og fremstillingsår,
 - godkendelsesmærke for typen af kontrolapparat,
 - udstyrets konstant i formen " $k = \dots \text{omdr. /km}$ " eller " $k = \dots \text{imp/km}$ ",
 - eventuelt området for hastighedsmåling i den form, der er angivet i punkt 1,
 - hvis instrumentets følsomhed over for hældningsvinklen kan påvirke de aflæsninger, som udstyret giver, ud over de tilladte tolerancer, udtrykkes den tilladte vinkel som:



hvor α er vinklen målt fra den vandrette position på forsiden (monteret med den rigtige side opad) af det udstyr, som instrumentet er kalibreret til, mens β og γ repræsenterer henholdsvis de maksimalt tilladte opadgående og nedadgående afvigelser fra kalibreringsvinklen α .

F. Maksimale tolerancer (visuelle og registrerende instrumenter)

1. På testbænken før installation:

(a) tilbagelagt afstand:

1 % mere eller mindre end den reelle afstand, hvor afstanden er mindst 1 kilometer;

(b) hastighed:

3 km/t. mere eller mindre end den reelle hastighed;

(c) tid:

to minutter pr. dag med et maksimum på 10 minutter pr. 7 dage i tilfælde, hvor uret er i gang efter tilbagespuling ikke er mindre end denne periode.

2. Ved installation:

(a) tilbagelagt afstand:

2 % mere eller mindre end den reelle afstand, hvor denne afstand er mindst 1 kilometer;

(b) hastighed:

4 km/t mere eller mindre end den reelle hastighed;

(c) tid:

to minutter om dagen, eller 10 minutter pr. syv dage.

3. I brug:

(a) tilbagelagt afstand:

4 % mere eller mindre end den reelle afstand, hvor denne afstand er mindst 1 kilometer;

(b) hastighed:

6 km/t mere eller mindre end den reelle hastighed;

(c) tid:

to minutter pr. dag eller 10 minutter pr. syv dage

4. De maksimale tolerancer, der er angivet i afsnit 1, 2 og 3, gælder for temperaturer mellem 0 og 40 C, idet temperaturerne tages i umiddelbar nærhed af udstyret.

5. Måling af de maksimale tolerancer, der er fastsat i stk. 2 og 3, skal finde sted på de betingelser, der er fastsat i kapitel VI.

IV. Registreringsark

A. Generelle punkter

1. Registreringsarkene skal være sådan, at de ikke hindrer instrumentets normale funktion, og at de optegnelser, de indeholder, ikke kan slettes og er let læselige og identificerbare.

Registreringsarkene skal bevare deres dimensioner og alle registreringer, der er foretaget på dem, under normale fugtigheds- og temperaturforhold.

Derudover skal det være muligt for hvert besætningsmedlem at indtaste følgende oplysninger på arkene uden at beskadige dem, og uden at det påvirker læsbarheden af registreringerne:

(a) når vedkommende begynder at bruge arket - sit efternavn og fornavn;

(b) dato og sted, hvor brugen af arket begynder, og dato og sted, hvor brugen ophører;

(c) registreringsnummeret på hvert køretøj, som vedkommende er tildelt, både ved starten af den første tur, der er registreret på arket, og derefter, i tilfælde af et køretøjsskift, under brug af arket;

(d) kilometertællerens aflæsning:

- ved starten af den første rejse, der er registreret på arket,
- ved afslutningen af den sidste rejse, der er registreret på arket,
- i tilfælde af skift af køretøj i løbet af en arbejdsdag (aflæsning på det køretøj, som føreren blev tildelt, og aflæsning på det køretøj, som føreren skal tildeles);

(e) tidspunktet for et skift af køretøj.

Under normale opbevaringsforhold skal registreringerne forblive klart læselige i mindst et år.

2. Arkets minimumskapacitet for registrering, uanset form, skal være 24 timer.

Hvis flere diske kobles sammen for at øge den kontinuerlige registreringskapacitet, som kan opnås uden indgriben fra personalet, skal koblingerne mellem de forskellige diske foretages på en sådan måde, at der ikke er pauser i eller overlappning af registreringer ved overførslen fra en disk til en anden.

B. Registreringsområder og deres graduering

1. Registreringsarkene skal omfatte følgende registreringsområder:

- et område, der udelukkende er reserveret til data om hastighed,
- et område, der udelukkende er reserveret til data om tilbagelagt afstand,
- et eller flere områder til data vedrørende køretid, andre arbejdsperioder og tilgængelighed til pauser fra arbejdet og til hviletider for førere.

2. Området til registrering af hastighed skal skaleres i opdelinger på 20 kilometer i timen eller mindre. Den hastighed, der svarer til hver markering på skalaen, skal vises i tal i forhold til markeringen. Symbolet "km/t" skal vises mindst én gang inden for området. Den sidste markering på skalaen skal falde sammen med den øvre grænse for måleområdet.

3. Området til registrering af den tilbagelagte strækning skal være udformet på en sådan måde, at antallet af tilbagelagte kilometer kan aflæses uden problemer.

4. Det eller de områder, der er forbeholdt registrering af de perioder, der er nævnt i punkt 1, skal være markeret på en sådan måde, at det er muligt klart at skelne mellem de forskellige tidsperioder.

C. Oplysninger, der skal udskrives på registreringsarkene

Hvert ark skal i trykt form indeholde følgende oplysninger:

- producentens navn og adresse eller handelsnavn,
- godkendelsesmærke for arkets model,
- godkendelsesmærke for den eller de typer kontrolapparater, som pladen kan anvendes i,
- øvre grænse for hastighedsmåleområdet, angivet i kilometer i timen.

Som et minimalt ekstra krav skal hvert ark i trykt form være forsynet med en tidsskala, der er gradueret på en sådan måde, at tiden kan aflæses direkte i intervaller på 15 minutter, mens hvert interval på 5 minutter kan bestemmes uden problemer.

D. Ledig plads til håndskrevne indstik

Der skal være ledig plads på arkene, så førerne som minimum kan skrive følgende oplysninger:

- førerens efternavn og fornavn,
- dato og sted, hvor brugen af arket begynder, og dato og sted, hvor en sådan brug slutter,
- registreringsnummeret eller -numrene på det køretøj eller de køretøjer, som føreren er tildelt under brugen af arket,
- aflæsninger af kilometertæller fra det køretøj eller de køretøjer, som føreren er tildelt under brugen af arket,
- det tidspunkt, hvor et køretøjsskift finder sted.

V. Installation af kontrolapparat

A. Generelle punkter

1. Betjeningsanordningen skal placeres i køretøjet på en sådan måde, at føreren fra sit sæde har frit udsyn til speedometer, kilometertæller og ur, samtidig med at alle dele af disse instrumenter, herunder de drivende dele, er beskyttet mod utilsigtet beskadigelse.

2. Det skal være muligt at tilpasse kontrolapparatets konstant til køretøjets karakteristiske koefficient ved hjælp af en passende anordning, der kaldes en adaptor.

Køretøjer med to eller flere bagakseludvekslinger skal være udstyret med en omskifteranordning, der gør det muligt automatisk at bringe disse forskellige udvekslinger i overensstemmelse med den udveksling, som kontrolapparatet er tilpasset køretøjet.

3. Når kontrolapparatet er blevet kontrolleret ved montering, skal der anbringes en monteringsplade på køretøjet ved siden af apparatet eller i selve apparatet og på en sådan måde, at det er klart synligt. Efter hver inspektion foretaget af en godkendt montør eller et værksted, der kræver en ændring i indstillingen af selve installationen, skal der anbringes en ny plade i stedet for den forrige.

Pladen skal som minimum vise følgende detaljer:

- navn, adresse eller firmanavn på den godkendte montør eller det godkendte værksted,
- køretøjets karakteristiske koefficient, i formen " $w = \dots$ omdr. /km" eller " $w = \dots$ imp/km",
- effektiv omkreds af hjulets dæk i formlen " $l = \dots$ mm",
- de datoer, hvor køretøjets karakteristiske koefficient blev bestemt, og køretøjets målte effektive omkreds af hjuldækkene.

B. Forsegling

Følgende dele skal være forseglede:

(a) installationspladen, medmindre den er fastgjort på en sådan måde, at den ikke kan fjernes, uden at markeringerne på den ødelægges;

(b) de to ender af forbindelsen mellem selve kontrolapparatet og køretøjet;

(c) selve adapteren og det punkt, hvor den sættes ind i kredsløbet;

(d) omskiftermekanismen til køretøjer med to eller flere akseludvekslinger;

(e) de forbindelser, der forbinder adapteren og kontaktmekanismen med resten af kontrolapparatet;

(f) de foringsrør, der kræves i henhold til kapitel III A 7 (b).

I særlige tilfælde kan der kræves yderligere forseglinger ved godkendelse af typen af kontrolapparat, og placeringen af disse forseglinger skal noteres på godkendelsesattesten.

Kun de forseglinger, der er nævnt i litra b), c) og e), kan fjernes i nødstilfælde. For hver gang disse forseglinger brydes, skal der udarbejdes en skriftlig erklæring med en begrundelse for denne handling, som skal stilles til rådighed for den kompetente myndighed.

VI. Kontrol og inspektioner

Den kontraherende part udpeger de organer, der skal udføre kontrol og inspektion.

1. Certificering af nye eller reparerede instrumenter

Hvert enkelt apparat, hvad enten det er nyt eller repareret, skal certificeres med hensyn til korrekt funktion og nøjagtigheden af dets aflæsninger og registreringer inden for de grænser, der er fastsat i kapitel III F 1, ved hjælp af forsegling i overensstemmelse med kapitel V B (f).

Med henblik herpå kan den kontraherende part foreskrive en indledende verifikation, der består i kontrol og bekræftelse af, at nyt eller repareret udstyr er i overensstemmelse med den typegodkendte model og/eller med kravene i dette bilag og dets tillæg, eller den kan uddelegere beføjelsen til at certificere til fabrikanterne eller deres bemyndigede repræsentanter.

2. Installation

Når kontrolapparatet monteres på et køretøj, skal det og hele installationen overholde bestemmelserne om maksimale tolerancer i kapitel III F 2.

Inspektionsprøverne skal udføres af den godkendte montør eller det godkendte værksted på dennes ansvar.

3. Periodiske inspektioner

(a) Periodiske inspektioner af køretøjets kontrolapparat skal finde sted mindst hvert andet år og kan udføres i forbindelse med køretøjets tekniske kontrol.

Disse inspektioner skal omfatte følgende kontroller:

- at kontrolapparatet fungerer korrekt,
- at kontrolapparatet er forsynet med typegodkendelsesmærket,
- at installationspladen er fastgjort,
- at tætningerne på kontrolapparatet på de andre dele af installationen er intakte,
- den faktiske omkreds af dækkene.

(b) En inspektion for at sikre overensstemmelse med bestemmelsen i kapitel III F 3 om de maksimale tolerancer i brug skal udføres mindst en gang hvert sjette år, selvom hver kontraherende part kan fastsætte et kortere interval for et sådant syn for køretøjer, der er registreret på dens territorium. Sådanne inspektioner skal omfatte udskiftning af installationspladen.

4. Måling af fejl

Måling af fejl ved installation og under brug skal udføres på følgende betingelser, som skal betragtes som standardtestbetingelser:

- køretøjet er uden last og i normal køreklar stand,
- dæktrykket i overensstemmelse med producentens anvisninger,
- dækslid inden for de grænser, der er tilladt ved lov,
- Køretøjets bevægelse: Køretøjet skal bevæge sig, drevet af sin egen motor, i en lige linje og på en plan overflade med en hastighed på 50+5km/t. Forudsat at det er af sammenlignelig nøjagtighed, kan testen også udføres på en passende testbænk.

Tillæg 1B⁴¹⁾

Krav til konstruktion, test, installation og inspektion af det digitale kontrolapparat, der bruges i vejtransport

Artikel 1

Præambel

1. Da dette tillæg er en tilpasning af bilag IB til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport ¹, er indholdet af dette bilag ikke gengivet i AETR på grund af dets størrelse og meget tekniske karakter. For den fuldstændige officielle tekst og de efterfølgende ændringer henviser de kontraherende parter til *Den Europæiske Unions Tidende*.

Indholdet af dette tillæg 1B er derfor begrænset til en indledning med henvisninger til de relevante tekster fra Den Europæiske Union og de officielle tidsskrifter, hvori de er offentliggjort, og med fremhævelse ved hjælp af krydshenvisninger af de særlige punkter, hvor det har været nødvendige for at tilpasse bilaget til AETR.

2. For at lette høringen af dette bilag med de tilpasninger, der er foretaget for at tage hensyn til AETR, og for at give et samlet overblik over teksten, bliver en konsolideret udgave af dette tillæg udarbejdet af sekretariatet for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa. Denne udgave har dog ikke nogen juridisk gyldighed. Denne udgave, der er udarbejdet på UNECE's officielle sprog, bliver opdateret efter behov.

Artikel 2

Indledende bestemmelser til tillæg 1B

1. I overensstemmelse med artikel 1, stk. 1 ovenfor, opfordres de kontraherende parter til, for at konsultere bilag IB, at henvise til Kommissionens forordning nr. 1360/2002 af 13. juni 2002 og nr. 432/2004 af 5. marts 2004 (*se fodnote nedenfor for datoerne for deres offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende) om syvende og ottende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport.

* Som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 af 24. september 1998 (EFT L 274 af 9. oktober 1998) samt ved Kommissionens forordning (EF) nr. 1360/2002 af 13. juni 2002 (EFT L 207 af 5. august 2002 (berigtigelse i EUT L 77 af 13. marts 2004)) og nr. 432/2004 af 5. marts 2004 (EUT L 71 af 10. marts 2004).

2. Med henblik på tillæg 1B:

2.1. Udtrykkene i venstre kolonne nedenfor erstattes af de tilsvarende udtryk i højre kolonne:

<i>Termer anvendt i bilag IB</i>		<i>Termer anvendt i AETR</i>
Medlemsstater		Kontraherende parter
MS		CP
Bilag (IB)	Erstattet af	Tillæg (1B)
Tillæg		Undertillæg
Forordning		Overenskomst eller AETR
Fællesskab		UNECE

2.2. Henvisninger til lovtekster i venstre kolonne nedenfor erstattes af henvisninger i højre kolonne:

Lovtekster fra Det Europæiske Fællesskab

Juridiske tekster fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa

Rådets forordning (EØF)
nr. 3821/85

AETR

Rådets direktiv nr.
92/23/EØF

Erstattet af

ECE-regulativ 54

Kommissionens direktiv nr.
95/54/EF om tilpasning til
den tekniske udvikling Rådets
direktiv 72/245/EØF

ECE-regulativ 10

2.3. En liste over tekster eller bestemmelser, for hvilke der ikke findes en ECE-ækvivalent, eller for hvilke der er behov for mere information, vises nedenfor. Disse tekster eller oplysninger er kun citeret som reference.

2.3.1 Grænsen for indstilling af fartbegrænseren, som defineret i I (Definitioner), bb) i bilag IB/tillæg 1B, er i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv nr. 92/6/EØF af 10. februar 1992 (EFT nr. L57 af 02/03/1992).

2.3.2 Måling af afstande, som defineret i I (Definitioner), u) i bilag IB/tillæg 1B, er i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv nr. 97/27/EF af 22. juli 1997, som senest ændret (EFT nr. L 233 af 25/08/1997).

2.3.3 Identifikation af køretøjer, som defineret i I (Definitioner), nn) i bilag IB/tillæg 1B, er i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv nr. 76/114/EØF af 18. december 1975 (EFT nr. L 24 af 30/01/1976).

2.3.4 Bestemmelserne om sikkerhed skal være i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets henstilling nr. 95/144/EF af 7. april 1995 om fælles kriterier for evaluering af informationsteknologisk sikkerhed (ITSEC) (EFT nr. L 93 af 26/04/1995).

2.3.5 Beskyttelsen af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og den frie udveksling af sådanne oplysninger er i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv nr. 95/46/EF af 24. oktober 1995, som senest ændret (EFT nr. L 281 af 23/11/1995).

2.4. Andre bestemmelser, der skal ændres eller slettes:

2.4.1 Indholdet af krav 172 udgår og erstattes af "Reserveret".

2.4.2 Krav 174 ændres som følger:

"kendetegnet for den kontraherende part, der udsteder kortet". Kendetegnene for kontraherende parter uden for EU er dem, der er udarbejdet i overensstemmelse med Wienerkonventionen om vejtrafik fra 1968 eller Genèvekonventionen om vejtrafik fra 1949".

2.4.3 Henvisningen til EU-flaget med bogstaverne "MS", der betyder "medlemsstat", i krav 178 erstattes af bogstaverne "CP", der betyder "kontraherende part", flaget for den kontraherende part uden for EU er valgfri.

2.4.4 Krav 181 ændres som følger:

"Efter høring af UN/ECE's sekretariat kan de kontraherende parter tilføje farver eller mærker, såsom sikkerhedselementer, uden at dette berører de øvrige bestemmelser i dette tillæg".

2.4.5 Krav 278 ændres som følger:

"Interoperabilitetstest udføres af et enkelt kompetent organ".

2.4.6 Krav 291 til 295 udgår og erstattes af "Reserveret".

2.4.7 I tillæg 9/undertillæg 9 til AETR (Typegodkendelse - Liste over mindstekrav til prøvninger), 1, 1-1, ændres den indledende sætning som følger:

"Typegodkendelsesproceduren for kontrolapparatet (eller komponenten) eller fartskriverkortet er baseret på:"

Tillæg 2⁴²⁾

Godkendelsesmærke og certifikater

I. Godkendelsesmærke

1. Godkendelsesmærket skal bestå af:

Et rektangel, hvori bogstavet "e" efterfulgt af et kendingsnummer for det land, der har udstedt godkendelsen, skal være anbragt i overensstemmelse med følgende konventionelle tegn:

Tyskland	1	Slovakiet	27
Frankrig	2	Hviderusland	28
Italien	3	Estland	29
Holland	4	Moldova	30
Sverige	5	Bosnien-Herzegovina	31
Belgien	6	Letland	32
Ungarn	7	Liechtenstein	33
Tjekkiet	8	Bulgarien	34
Spanien	9	Kazakhstan	35
Serbien	10	Litauen	36
Storbritannien	11	Tyrkiet	37
Østrig	12	Turkmenistan	38
Luxembourg	13	Aserbajdsjan	39

Schweiz	14	Den tidligere jugoslaviske republik Makedonien	40
Norge	16	Andorra	41
Finland	17	Uzbekistan	44
Danmark	18	Ukraine	46
Rumænien	19	Cypern	49
Polen	20	Malta	50
Portugal	21	Albanien	54
Den Russiske Føderation	22	Armenien	55
Grækenland	23	Montenegro	56
Irland	24	San Marino	57
Kroatien	25	Monaco	59

Efterfølgende numre skal tildeles:

(i) Til lande, der er kontraherende parter i overenskomsten af 1958 om indførelse af ensartede betingelser for godkendelse og gensidig anerkendelse af godkendelse af udstyr og dele til motorkøretøjer, de samme numre, som er tildelt disse lande ved overenskomsten;

(ii) Til lande, der ikke er kontraherende parter i 1958-overenskomsten - i den kronologiske rækkefølge, hvori de ratificerer eller tiltræder denne overenskomst;

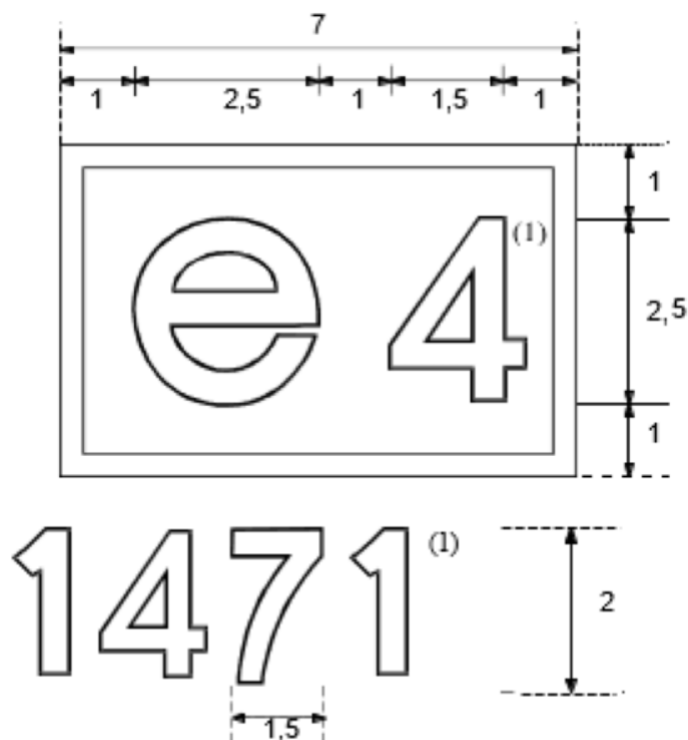
og

Et godkendelsesnummer svarende til nummeret på den godkendelsesattest, der er udarbejdet for prototypen af kontrolapparatet eller diagramarket, placeret på et hvilket som helst punkt i umiddelbar nærhed af dette rektangel.

Bemærk: For i fremtiden at sikre overensstemmelse mellem de konventionelle skilte i 1958-overenskomsten og dem, der er fastsat i AETR-overenskomsten, bør nye kontraherende parter tildeles det samme nummer i begge overenskomster.

2. Godkendelsesmærket skal vises på den beskrivende plade for hvert sæt kontrolapparater og på hvert registreringsark. Det skal være umuligt at slette og altid være let læseligt.

3. Dimensionerne på godkendelsesmærket, der er tegnet nedenfor, er udtrykt i millimeter, og disse dimensioner er minimumsmål. Forholdet mellem dimensionerne skal bevares.



(1) Disse tal er kun vejledende.

II. Godkendelsescertifikat for produkter i overensstemmelse med tillæg 1⁴³⁾

En kontraherende part, der har meddelt godkendelse, skal udstede et godkendelsescertifikat til ansøgeren efter nedenstående model. Når en kontraherende part underretter andre kontraherende parter om udstedte eller i givet fald tilbagekaldte godkendelser, skal parten anvende kopier af denne attest.

Godkendelsescertifikat

Navn på den kompetente myndighed _____

_____ Meddelelse vedrørende:*

- godkendelse af en type kontrolapparat
- inddragelse af godkendelse af en type kontrolapparat
- godkendelse af en model for registreringsark
- tilbagetrækning af godkendelse af et registreringsark

Godkendelse nr. _____

1. Varemærke eller navn _____

2. Navn på modeltype _____

3. Navn på producent _____

4.	Producentens adresse _____
5.	Indsendt til godkendelse på _____
6.	Testet på _____
7.	Dato og nummer på testrapporten _____
8.	Dato for godkendelse _____
9.	Dato for tilbagetrækning af godkendelse _____
10.	Type eller typer af kontrolapparat, som arket er beregnet til at blive brugt i _____
11.	Sted _____
12.	Dato _____
13.	Beskrivende dokumenter vedhæftet _____
14.	Bemærkninger

(Underskrift)

* Slet punkter, der ikke er relevante.

III. Godkendelsescertifikat for produkter i henhold til tillæg 1B⁴⁴⁾

Når den kontraherende part har foretaget en godkendelse, udsteder den et godkendelsescertifikat til ansøgeren, som er udarbejdet i overensstemmelse med nedenstående model. De kontraherende parter bruger kopier af dette dokument til at meddele andre kontraherende parter, at godkendelser er givet, eller at de er trukket tilbage.

Godkendelsescertifikat for produkter i overensstemmelse med tillæg 1B

Navn på den kompetente myndighed _____

Meddelelse vedrørende (1):

- ☐ Godkendelse
- ☐ Tilbagekaldelse af en godkendelse
- ☐ Af en model for et kontrolapparat
- ☐ Af en komponent i kontrolapparatet (2)
- ☐ Af et førerkort
- ☐ Af et værkstedskort

☐ Af et firmakort

☐ Af en inspektørs kort

Godkendelse nr. _____

1. Fremstillings- eller handelsmærke

2. Navn på model

3. Navn på producent

4. Producentens adresse

5. Indsendt til godkendelse på

6. Testlaboratorium eller -laboratorier

7. Dato og antal rapporter

8. Dato for godkendelse

9. Dato for tilbagetrækning af godkendelse _____

10. Model(ler) af komponent(er) i kontrolapparatet, som komponenten er beregnet til at blive brugt sammen med

11. Sted _____

12. Dato _____

13. Beskrivende dokumenter vedlagt _____

14. Bemærkninger (herunder anbringelse af segl, hvis det kræves)

(Underskrift)

(1) Sæt kryds i de relevante felter.

(2) Angiv den komponent, der er involveret i kommunikationen.

Tillæg 3⁴⁵⁾

Modelformularer

I overensstemmelse med artikel 12a i denne overenskomst kan vejtransportører bruge følgende modelformularer til at lette vejkontrollen:

1. Aktivitetsattesten skal bruges, når en fører har været på sygeorlov eller årlig ferie, eller når vedkommende har kørt et køretøj, der er undtaget fra AETR's anvendelsesområde som defineret i artikel 2 i denne overenskomst.

Brugsanvisninger

(Skal så vidt muligt gengives på bagsiden af formularen)

(a) Alle felter i denne formular skal udfyldes **inden rejsen** af transportvirksomheden og den pågældende fører.

(b) Teksten i formularen må ikke ændres.

(c) For at være gyldig skal formularen være underskrevet af både den autoriserede repræsentant for transportvirksomheden og af føreren selv. For individuelle virksomheder underskriver føreren én gang på vegne af virksomheden og én gang som fører. Kun den underskrevne original er gyldig.

(d) Formularen kan udskrives på papir med virksomhedens logo. Afsnit 1 til 5 kan fortrykkes. Undertegnedes underskrift må ikke erstattes af virksomhedens stempel, men kan ledsages af dette.

(e) Eventuelle yderligere nationale eller regionale oplysninger skal anføres på bagsiden af formularen.

(f) Hvis denne formular er udfærdiget på et andet sprog end engelsk eller fransk, skal titlen på det nationale sprog stå under de engelske og franske titler, som skal bevares. Afsnitsoverskrifterne i formularens brødtekst skal gentages på engelsk, hvis originaldokumentet er udfærdiget på et andet sprog end engelsk (se vedlagte model).

2. *(reserveret til en mulig anden formular) ...*

Aktivitetserklæring */Formulaire d'attestation d'activités.

*(FORORDNING (EF) 561/2006 ELLER AETR**) / (RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU L'AETR**)*

Udfyldes med latinske bogstaver og underskrives før en rejse/ À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage

Skal opbevares sammen med det originale kontrolapparats registreringer, uanset hvor de skal opbevares/À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

Falske attester udgør en overtrædelse/ Les fausses attestations constituent une infraction

Del, der skal udfyldes af virksomheden (*Partie à remplir par l'entreprise*)

1. Virksomhedens navn/*Nom de l'entreprise* _____

2. Gadeadresse, postnummer, by/*Rue, code postal, ville*

Land / *Pays*:

3. Telefonnummer (herunder international kode)/*Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)*

4. Faxnummer (inklusive international kode)/*Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)*

5. Adresse courrier électronique/e-mailadresse)

Undertegnede (*Le soussigné*):

6. Navn og fornavn/*Nom et prénom*

7. Stilling hos virksomheden/*Fonction dans l'entreprise*

erklærer, at føreren/*déclare que le conducteur*:

8. Navn og fornavn/*Nom et prénom*

9. Fødselsdato (dag/måned/år)/*Date de naissance: (jour/mois/année)*:

10. Kørekort eller identitetskort eller pasnummer/*Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport*

11. som påbegyndte sit arbejde i virksomheden den (dag/måned/år)/*qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année)*
au cours de la période/ i perioden:

12. fra (time/dag/måned/år) du (*heure/jour/mois/année*):

13. til (time/dag/måned/år)/ *au (heure/jour/mois/année)*:

14. ☐ var på sygeorlov^{***} / *était en congé de maladie*

15. ☐ var på årlig ferie^{***} / *était en congé annuel*

16. ☐ var på orlov eller havde hviletid^{***} / *était en congé ou repos*

17. ☐ kørte et køretøj, der er undtaget fra anvendelsesområdet for forordning (EF) 561/2006 eller AETR^{***} / *conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR*

18. ☐ udførte andet arbejde end kørsel^{***} / *effectuait autre travail que la conduite*

19. ☐ var tilgængelig^{***} / *était disponible*

20. Sted /Lieu: _____ Dato/date: _____

Underskrift/signature

21. Jeg, føreren, bekræfter, at jeg ikke har kørt et køretøj, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EF) 561/2006 eller AETR i den ovenfor nævnte periode (*Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée*).

22. Sted /Lieu: _____ Dato/date: _____

Førerens underskrift /Signature du conducteur

* Denne formular kan fås i elektronisk og printbar udgave på følgende adresse /Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** Europæisk Overenskomst om Arbejdet for Besætninger på Køretøjer i International Vejtransport /Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

*** Vælg kun et felt/ Ne cocher qu'une seule case.

PROTOKOL FOR UNDERSKRIFT

Protokol for underskrift

Ved underskrivelsen af den europæiske overenskomst om arbejdet, der udføres af besætninger på køretøjer i international vejtransport, er undertegnede, behørigt bemyndigede, blevet enige om følgende:

De kontraherende parter erklærer, at denne overenskomst ikke berører de bestemmelser, der eventuelt senere måtte blive udarbejdet vedrørende arbejdets varighed og fordeling.

ad artikel 4 i overenskomsten

Bestemmelserne i artikel 4, stk. 1, skal ikke fortolkes således, at de uden for den stat, hvor det køretøj, der udfører transporten, er indregistreret, finder anvendelse på forbud mod færdsel på bestemte dage eller tidspunkter, som måtte gælde i den pågældende stat for bestemte kategorier af køretøjer. Bestemmelserne i artikel 4, stk. 2, skal ikke fortolkes således, at de forhindrer en kontraherende part i på sit territorium at håndhæve bestemmelserne i sine nationale love og forskrifter, som forbyder visse kategorier af køretøjs- trafik på visse dage eller på visse tidspunkter.

En kontraherende part, som er part i en særlig overenskomst som omhandlet i artikel 4, stk. 2, i denne overenskomst, og som tillader international transport, der begynder og slutter på parternes territorier i den pågældende særlige overenskomst, med køretøjer, der er registreret på territoriet for en stat, som er

kontraherende part i denne overenskomst, men som ikke er part i den pågældende særlige overenskomst, kan gøre det til en betingelse for indgåelse af bilaterale eller multilaterale overenskomster, der tillader sådan transport, at de besætninger, der udfører denne transport, på territorierne for stater, der er parter i den pågældende særlige overenskomst, overholder bestemmelserne i den pågældende særlige overenskomst.

ad artikel 12 i overenskomsten

Undertegnede forpligter sig til, efter at overenskomsten er trådt i kraft, at drøfte, om der ved en ændring kan indsættes en bestemmelse om anvendelse af et kontrolapparat af godkendt type, som, når det anbringes på køretøjet, i videst muligt omfang kan erstatte den individuelle kontrolbog.

ad artikel 14 i overenskomsten

De kontraherende parter anerkender, at det ville være ønskeligt for:

- at hver kontraherende part træffer de nødvendige foranstaltninger for at kunne anlægge sag om overtrædelse af overenskomstens bestemmelser, ikke blot hvis overtrædelsen er begået på dens territorium, men også hvis den er begået på en anden stats territorium under en international vejtransport, der udføres med et køretøj, som den kontraherende part har registreret;
- de skal yde hinanden bistand med henblik på at pålægge sanktioner for begåede overtrædelser.

ad bilag til overenskomsten

Uanset stk. 4 i de generelle bestemmelser i bilaget til denne overenskomst kan Schweiz dispensere fra kravet om, at arbejdsgiverne skal underskrive de ugentlige rapporter i den individuelle kontrolbog.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, der er behørigt bemyndiget hertil, underskrevet denne protokol.

UDFÆRDIGET i Genève den første juli nitten hundrede og halvfjerds i et enkelt eksemplar på engelsk og fransk, idet begge tekster har samme gyldighed.

-
- 1) Definition ændret ved ændringsforslag 6.
 - 2) Definition indført ved ændringsforslag 2 og ændret ved ændringsforslag 6.
 - 3) Definition indført ved ændringsforslag 2.
 - 4) Definition ændret ved ændringsforslag 6.
 - 5) Definition indført ved ændringsforslag 2.
 - 6) Definition indført ved ændringsforslag 2 og ændret ved ændringsforslag 6.
 - 7) Definitionerne (n) til (w) er indført ved ændringsforslag 6.
 - 8) Ændret successivt ved ændringsforslag 2 og 6.
 - 9) Ændret successivt ved ændringsforslag 1, 2 og 6.
 - 10) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 11) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 12) Ændret successivt ved ændringsforslag 2 og 6.
 - 13) Ændret successivt ved ændringsforslag 2 og 6.
 - 14) Ændret successivt ved ændringsforslag 2 og 6.
 - 15) Indført ved ændringsforslag 6.
 - 16) Ændret successivt ved ændringsforslag 2 og 6.
 - 17) Ændret successivt ved ændringsforslag 1, 2, 3 og 5.
 - 18) Ændret successivt ved ændringsforslag 2 og 6.
 - 19) Ændret successivt ved ændringsforslag 2, 4 og 6.
 - 20) Indført ved ændringsforslag 6.
 - 21) Ændret successivt ved ændringsforslag 2 og 5.
 - 22) Indført ved ændringsforslag 6.
 - 23) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 24) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 25) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 26) Ændret ved ændringsforslag 2 og 5.
 - 27) Indført ved ændringsforslag 2, derefter ændret ved ændringsforslag 5.
 - 28) Indført ved ændringsforslag 5.
 - 29) Indført ved ændringsforslag 6.
 - 30) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 31) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 32) Ændret ved ændringsforslag 2, derefter fuldstændig revideret ved ændringsforslag 5.
 - 33) Ændret ved ændringsforslag 6.
 - 34) Ændret ved ændringsforslag 6.
 - 35) Symboler, der bruges til den digitale fartskriver.
 - 36) Symboler, der bruges til den digitale fartskriver.
 - 37) Symboler, der bruges til den digitale fartskriver.
 - 38) Symboler, der bruges til den digitale fartskriver.
 - 39) Ændret ved ændringsforslag 6.
 - 40) Ændret ved ændringsforslag 2.
 - 41) Indført ved ændringsforslag 5.
 - 42) Ændret successivt ved ændringsforslag 2, 3, 5 og 6.
 - 43) Titel ændret ved ændringsforslag 5.
 - 44) Indført ved ændringsforslag 5.
 - 45) Indført ved ændringsforslag 6.