

# Bundesgesetzblatt <sup>1089</sup>

Teil II

G 1998

2011

Ausgegeben zu Bonn am 9. November 2011

Nr. 29

Tag	Inhalt	Seite
2.11.2011	<b>Gesetz zu dem Protokoll vom 27. Oktober 2010 zur Änderung des Abkommens vom 11. August 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen</b> ..... GESTA: XD031	1090
2.11.2011	<b>Gesetz zur Vierten, Fünften und Sechsten Änderung des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)</b> ..... GESTA: XJ003	1095
16. 8.2011	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Europäischen Patentübereinkommens (EPÜ) . . . . .	1139
28. 9.2011	Bekanntmachung zu dem Übereinkommen über die Geltendmachung von Unterhaltsansprüchen im Ausland . . . . .	1139
28. 9.2011	Bekanntmachung zu dem Europäischen Übereinkommen betreffend Auskünfte über ausländisches Recht . . . . .	1140
4.10.2011	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Basler Übereinkommens über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung . . . . .	1140
5.10.2011	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Änderung von 1999 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen . . . . .	1141
5.10.2011	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Stockholmer Übereinkommens über persistente organische Schadstoffe (POPs-Übereinkommen) . . . . .	1141
12.10.2011	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls vom 30. Juli 1936 über die Immunitäten der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich . . . . .	1142
12.10.2011	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Satzung der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung . . . . .	1142
14.10.2011	Bekanntmachung über das Inkrafttreten der fünften Änderung vom 5. Mai 2008 des Übereinkommens über den Internationalen Währungsfonds (IWF) . . . . .	1143
14.10.2011	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Änderung von 1997 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen . . . . .	1144

**Gesetz**  
**zu dem Protokoll vom 27. Oktober 2010**  
**zur Änderung des Abkommens vom 11. August 1971**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Schweizerischen Eidgenossenschaft**  
**zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern**  
**vom Einkommen und vom Vermögen**

**Vom 2. November 2011**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem in Bern am 27. Oktober 2010 unterzeichneten Protokoll zur Änderung des Abkommens vom 11. August 1971 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen (BGBl. 1972 II S. 1021, 1022) in der Fassung des Revisionsprotokolls vom 12. März 2002 (BGBl. 2003 II S. 67, 68) wird zugestimmt. Das Änderungsprotokoll wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Änderungsprotokoll nach seinem Artikel 6 Absatz 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 2. November 2011

Der Bundespräsident  
Christian Wulff

Die Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister der Finanzen  
Schäuble

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Guido Westerwelle

**Protokoll**  
**zur Änderung des Abkommens vom 11. August 1971**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Schweizerischen Eidgenossenschaft**  
**zur Vermeidung der Doppelbesteuerung**  
**auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen**  
**in der Fassung des Revisionsprotokolls vom 12. März 2002**

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Schweizerische Eidgenossenschaft –

von dem Wunsch geleitet, ein Protokoll abzuschließen zur Änderung des am 11. August 1971 in Bonn unterzeichneten Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen (im Folgenden als „das Abkommen“ bezeichnet) in der Fassung des Revisionsprotokolls vom 12. März 2002 und des durch dieses Revisionsprotokoll angefügten Protokolls zum Abkommen in der Fassung des Protokolls vom 21. Dezember 1992 (im Folgenden als „das Protokoll zum Abkommen“ bezeichnet) –

haben Folgendes vereinbart:

**Artikel 1**

Artikel 10 Absatz 3 (Dividenden) des Abkommens wird wie folgt neu gefasst:

„(3) Ungeachtet des Absatzes 2 dürfen Dividenden in dem Vertragsstaat, in dem die die Dividenden zahlende Gesellschaft ansässig ist, nicht besteuert werden, wenn der Empfänger der Dividenden eine im anderen Vertragsstaat ansässige Gesellschaft ist, die während eines ununterbrochenen Zeitraums von mindestens 12 Monaten unmittelbar über mindestens 10 vom Hundert des Kapitals der die Dividenden zahlenden Gesellschaft verfügt. Im Fall von Dividenden, die von einer deutschen Immobilien-Aktiengesellschaft mit börsennotierten Anteilen (REIT-AG), einem deutschen Investmentfonds oder einer deutschen Investmentaktiengesellschaft gezahlt werden, ist nicht Satz 1, sondern Absatz 2 Buchstabe c anzuwenden. Dies berührt nicht die Besteuerung der Gesellschaft in Bezug auf die Gewinne, aus denen die Dividenden gezahlt werden.“

**Artikel 2**

(1) In Artikel 25 (Gleichbehandlung) des Abkommens wird nach Absatz 2 folgender neuer Absatz 3 eingefügt:

„(3) Sofern nicht Artikel 9, Artikel 11 Absatz 4 oder Artikel 12 Absatz 4 anzuwenden ist, sind Zinsen, Lizenzgebühren und andere Entgelte, die ein Unternehmen eines Vertragsstaats an eine im anderen Vertragsstaat ansässige Person zahlt, bei der Ermittlung der steuerpflichtigen Gewinne dieses Unternehmens unter den gleichen Bedingungen wie Zahlungen an eine im erstgenannten Staat ansässige Person zum Abzug zuzulassen. Dementsprechend sind Schulden, die ein Unternehmen eines Vertragsstaats gegenüber einer im anderen Vertragsstaat ansässigen Person hat, bei der Ermittlung des steuerpflichtigen Vermögens dieses Unternehmens unter den gleichen Bedingungen wie Schulden gegenüber einer im erstgenannten Staat ansässigen Person zum Abzug zuzulassen.“

(2) Absätze 3 und 4 werden zu Absätzen 4 und 5.

**Artikel 3**

In Artikel 26 (Verständigungsverfahren) des Abkommens werden nach Absatz 4 folgende neue Absätze 5, 6 und 7 hinzugefügt:

„(5) Haben sich die zuständigen Behörden im Rahmen eines Verständigungsverfahrens nach diesem Artikel erfolglos um eine umfassende Einigung in einem Fall bemüht, so wird der Fall durch ein Schiedsverfahren beigelegt, das gemäß den Anforderungen des Absatzes 6 und den von den Vertragsstaaten vereinbarten Vorschriften oder Verfahren durchgeführt wird, wenn

- a) in mindestens einem Vertragsstaat eine Steuererklärung bezüglich der Steuerjahre im streitigen Fall eingereicht oder ein Steuerabzug vorgenommen wurde,
- b) die zuständigen Behörden nicht vor dem Zeitpunkt, in dem das Schiedsverfahren anderenfalls begonnen hätte, übereinkommen, dass der Fall nicht für ein Schiedsverfahren geeignet ist, und
- c) alle betroffenen Personen den Bestimmungen von Absatz 6 Buchstabe d zugestimmt haben.

(6) Zum Zweck von Absatz 5 und dieses Absatzes sind folgende Bestimmungen und Definitionen anzuwenden:

- a) Der Ausdruck „betroffene Person“ bedeutet diejenige Person, die den Fall der zuständigen Behörde zur Beurteilung nach diesem Artikel unterbreitet hat, sowie gegebenenfalls jede andere Person, deren Steuerpflicht in einem der beiden Vertragsstaaten unmittelbar durch die sich aufgrund dieser Beurteilung ergebende Verständigungslösung berührt wird.
- b) Der Ausdruck „Anfangszeitpunkt“ eines Falles ist der früheste Zeitpunkt, in dem beide zuständigen Behörden die zur materiellen Beurteilung eines Verständigungsverfahrens nötigen Informationen erhalten haben.
- c) Ein Schiedsverfahren für einen Fall beginnt
  - aa) entweder drei Jahre nach dem Anfangszeitpunkt des Falles, sofern sich die zuständigen Behörden nicht vorher auf ein anderes Datum geeinigt haben,
  - bb) oder sobald die beiden zuständigen Behörden die in Buchstabe d geforderte Zustimmung erhalten haben, je nachdem, welcher dieser beiden Zeitpunkte später eintritt.
- d) Die betroffenen Personen und ihre bevollmächtigten Vertreter müssen vor Beginn des Schiedsverfahrens einwilligen, keine Informationen, die sie im Laufe des Schiedsverfahrens von einem der beiden Vertragsstaaten oder von der Schiedsstelle erhalten haben, mit Ausnahme der Schiedsentscheidung, anderen Personen offenzulegen.
- e) Die Entscheidung der Schiedsstelle gilt als Beilegung durch Verständigung nach diesem Artikel; sie ist für beide Vertragsstaaten bezüglich dieses Falls bindend, es sei denn, dass eine betroffene Person sie nicht anerkennt.
- f) Zum Zweck eines Schiedsverfahrens nach Absatz 5 und diesem Absatz sind die Mitglieder der Schiedsstelle und deren Mitarbeiter als beteiligte „Personen oder Behörden“ anzuse-

hen, denen Informationen gemäß Artikel 27 zugänglich gemacht werden dürfen.

(7) Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten regeln die weiteren Einzelheiten der Anwendung und Durchführung des Schiedsverfahrens durch Verständigungsvereinbarung.“

#### Artikel 4

Artikel 27 (Informationsaustausch) des Abkommens wird wie folgt gefasst:

##### „Artikel 27

(1) Die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten tauschen die Informationen aus, die zur Durchführung dieses Abkommens oder zur Anwendung oder Durchsetzung des innerstaatlichen Rechts betreffend Steuern jeder Art und Bezeichnung, die für Rechnung der Vertragsstaaten oder ihrer Länder, Kantone, Bezirke, Kreise, Gemeinden oder Gemeindeverbände erhoben werden, voraussichtlich erheblich sind, soweit die diesem Recht entsprechende Besteuerung nicht dem Abkommen widerspricht. Der Informationsaustausch ist durch die Artikel 1 und 2 nicht eingeschränkt.

(2) Alle Informationen, die ein Vertragsstaat gemäß Absatz 1 erhalten hat, sind ebenso geheim zu halten wie die aufgrund des innerstaatlichen Rechts dieses Staates beschafften Informationen und dürfen nur den Personen oder Behörden (einschließlich der Gerichte und der Verwaltungsbehörden) zugänglich gemacht werden, die mit der Veranlagung oder Erhebung, mit der Vollstreckung oder Strafverfolgung oder mit der Entscheidung von Rechtsmitteln hinsichtlich der in Absatz 1 genannten Steuern oder mit der Aufsicht über die vorgenannten Personen oder Behörden befasst sind. Diese Personen oder Behörden dürfen die Informationen nur für diese Zwecke verwenden. Sie dürfen die Informationen in einem verwaltungs- oder strafrechtlichen Ermittlungsverfahren, in einem öffentlichen Gerichtsverfahren oder in einer Gerichtsentscheidung offen legen. Ungeachtet der vorstehenden Bestimmungen kann ein Vertragsstaat die erhaltenen Informationen für andere Zwecke verwenden, wenn solche Informationen nach dem Recht beider Staaten für solche anderen Zwecke verwendet werden dürfen und die zuständige Behörde des übermittelnden Staates dieser anderen Verwendung zugestimmt hat.

(3) Die Absätze 1 und 2 sind nicht so auszulegen, als verpflichteten sie einen Vertragsstaat,

- a) Verwaltungsmaßnahmen durchzuführen, die von den Gesetzen und der Verwaltungspraxis dieses oder des anderen Vertragsstaates abweichen;
- b) Informationen zu erteilen, die nach den Gesetzen oder im üblichen Verwaltungsverfahren dieses oder des anderen Vertragsstaates nicht beschafft werden können;
- c) Informationen zu erteilen, die ein Handels-, Industrie-, Gewerbe- oder Berufsgeheimnis oder ein Geschäftsverfahren preisgeben würden oder deren Erteilung der öffentlichen Ordnung (*ordre public*) widerspräche.

(4) Ersucht ein Vertragsstaat gemäß diesem Artikel um Informationen, so nutzt der andere Vertragsstaat die ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Beschaffung der erbetenen Informationen, selbst wenn er diese Informationen für seine eigenen steuerlichen Zwecke nicht benötigt. Die im vorstehenden Satz enthaltene Verpflichtung unterliegt den Beschränkungen gemäß Absatz 3, wobei diese jedoch in keinem Fall so auszulegen sind, dass ein Vertragsstaat die Erteilung von Informationen nur deshalb ablehnen kann, weil er kein inländisches Interesse an solchen Informationen hat.

(5) Absatz 3 ist in keinem Fall so auszulegen, als könne ein Vertragsstaat die Erteilung von Informationen nur deshalb ablehnen, weil die Informationen sich bei einer Bank, einem sonstigen Finanzinstitut, einem Bevollmächtigten, Vertreter oder Treuhänder befinden oder weil sie sich auf das Eigentum an einer Person beziehen. Ungeachtet des Absatzes 3 oder entgegenstehender

Bestimmungen des innerstaatlichen Rechts verfügen die Steuerbehörden des ersuchten Vertragsstaats, sofern dies für die Erfüllung der Verpflichtungen unter diesem Absatz erforderlich ist, über die Befugnis, die Offenlegung der in diesem Absatz genannten Informationen durchzusetzen.“

#### Artikel 5

Das Protokoll zum Abkommen wird wie folgt geändert:

(1) Der Ziffer 1 zu Artikel 10 Absatz 3 wird folgender Buchstabe c hinzugefügt:

„c) Die Voraussetzung der Mindestdauer der Beteiligung gemäß Artikel 10 Absatz 3 Satz 1 ist auch dann erfüllt, wenn der Beteiligungszeitraum erst nach dem Zeitpunkt der Zahlung der Dividenden vollendet wird. Buchstabe a ist in diesen Fällen nicht anzuwenden.“

(2) Nach Ziffer 1 wird folgende neue Ziffer 1<sup>bis</sup> eingefügt:

„1<sup>bis</sup>. Zu Artikel 15 Absatz 3

Für die am oder nach dem Tag des Inkrafttretens des Protokolls vom 27. Oktober 2010 beginnenden Veranlagungszeiträume bis einschließlich Veranlagungszeitraum 2016 nimmt die Bundesrepublik Deutschland ihr aus Artikel 15 Absatz 3 Satz 1 folgendes Besteuerungsrecht bezogen auf diejenigen Mitglieder des Bordpersonals von im internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeugen nicht wahr, deren Ansässigkeit in der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Anstellungsverhältnis bereits vor dem 1. Januar 2007 und seitdem ohne Unterbrechung bestanden haben. Insoweit findet Artikel 15 Absatz 3 Satz 2 Anwendung. Diese Regelung findet keine Anwendung auf Einkünfte und Einkunftsteile, bei denen sie den Eintritt einer doppelten Nichtbesteuerung zur Folge hätte.“

(3) Ziffer 3 Buchstabe a zu Artikel 27 wird wie folgt gefasst:

„a) Es besteht Einvernehmen darüber, dass der ersuchende Vertragsstaat ein Ersuchen auf Austausch von Informationen erst dann stellt, wenn er alle in seinem innerstaatlichen Steuerverfahren vorgesehenen üblichen Mittel zur Beschaffung der Informationen ausgeschöpft hat.“

(4) Ziffer 3 Buchstabe b zu Artikel 27 wird zu Buchstabe g.

(5) In Ziffer 3 zu Artikel 27 werden nach Buchstabe a die Buchstaben b bis f neu eingefügt:

„b) Es besteht Einvernehmen darüber, dass die zuständige Behörde eines Vertragsstaates bei der Stellung eines Amtshilfeersuchens nach Artikel 27 der zuständigen Behörde des ersuchten Staates die nachstehenden Angaben zu übermitteln hat:

- aa) hinreichende Angaben zur Identifizierung der in eine Überprüfung oder Untersuchung einbezogenen Person (typischerweise der Name und, soweit bekannt, Geburtsdatum, Adresse, Kontonummer oder ähnliche identifizierende Informationen),
  - bb) die Zeitperiode, für welche die Informationen verlangt werden,
  - cc) eine Beschreibung der verlangten Informationen sowie Angaben hinsichtlich der Art und Form, in der der ersuchende Staat diese Informationen vom ersuchten Staat zu erhalten wünscht,
  - dd) den Steuerzweck, für den die Informationen verlangt werden, und
  - ee) den Namen und, soweit bekannt, die Adresse des mutmaßlichen Inhabers der verlangten Informationen.
- c) Der Zweck der Verweisung auf Informationen, die voraussichtlich erheblich sind, besteht darin, einen möglichst weit

gehenden Informationsaustausch in Steuerbelangen zu gewährleisten, ohne den Vertragsstaaten zu erlauben, „fishing expeditions“ zu betreiben oder Informationen anzufordern, deren Erheblichkeit hinsichtlich der Steuerbelange einer steuerpflichtigen Person unwahrscheinlich ist. Während Buchstabe b wichtige verfahrenstechnische Anforderungen enthält, die „fishing expeditions“ vermeiden sollen, sind seine Unterabsätze so auszulegen, dass sie einen wirksamen Informationsaustausch nicht behindern.

- d) Auf ausdrückliches Ersuchen der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates erteilt die zuständige Behörde des anderen Vertragsstaates die unter Artikel 27 verlangten Informationen durch Übermittlung beglaubigter Kopien von unveränderten Originalunterlagen (einschließlich Geschäftsbüchern, Dokumenten, Berichten, Aufzeichnungen, Abschlüssen und Schriftstücken).
- e) Obwohl Artikel 27 die für den Informationsaustausch möglichen Verfahrensweisen nicht einschränkt, sind die Vertragsstaaten nicht dazu verpflichtet, Informationen auf automatischer oder spontaner Basis auszutauschen. Die Vertragsstaaten erwarten voneinander, sich gegenseitig die zur Durchführung des Abkommens notwendigen Informationen zu liefern.
- f) Es besteht Einvernehmen darüber, dass im Falle des Austauschs von Informationen nach Artikel 27 die im ersuchten Staat geltenden Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechts über die Rechte der Steuerpflichtigen (wie zum Beispiel das Recht auf Benachrichtigung oder das Recht auf Beschwerde) vorbehalten bleiben, bevor die Informationen an den ersuchenden Staat übermittelt werden. Es besteht des Weiteren Einvernehmen darüber, dass diese Bestimmungen dazu dienen, der steuerpflichtigen Person ein ordnungsgemäßes Verfahren zu gewähren, und nicht bezwecken, den wirksamen Informationsaustausch zu verhindern oder übermäßig verzögern.“

#### Artikel 6

(1) Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Berlin ausgetauscht.

(2) Dieses Protokoll tritt am Tag des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft und ist in beiden Vertragsstaaten anzuwenden

- a) in Bezug auf die an der Quelle erhobenen Steuern von Dividenden im Sinne von Artikel 10 Absatz 3 des Abkommens, die am oder nach dem 1. Januar des auf den Tag des Inkrafttretens folgenden Kalenderjahres fällig werden;
- b) in Bezug auf Artikel 25 Absatz 3 des Abkommens auf Steuerjahre oder Veranlagungszeiträume, die am oder nach dem 1. Januar des auf das Inkrafttreten folgenden Kalenderjahres beginnen;
- c) in Bezug auf Artikel 26 Absätze 5 und 6 des Abkommens
- aa) auf die zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsstaaten im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls bereits anhängigen<sup>1)</sup> Verständigungsverfahren und
- bb) auf Verständigungsverfahren, die nach diesem Zeitpunkt eingeleitet werden,
- wobei als Anfangszeitpunkt der Dreijahresfrist für die in Unterabsatz aa) genannten Fälle das Datum des Inkrafttretens dieses Protokolls gilt;
- d) in Bezug auf Ersuchen nach den Artikeln 4 und 5 Ziffern 3 und 5 dieses Protokolls, die am oder nach dem Datum des Inkrafttretens gestellt werden
- aa) hinsichtlich Informationen nach Artikel 27 Absatz 5 des Abkommens, die sich auf einen Zeitraum beziehen, der am 1. Januar des auf die Unterzeichnung dieses Protokolls folgenden Jahres beginnt, und
- bb) in allen anderen Fällen hinsichtlich Informationen, die sich auf Steuerjahre oder Veranlagungszeiträume beziehen, die am oder nach dem 1. Januar des auf die Unterzeichnung dieses Protokolls folgenden Jahres beginnen.

Geschehen zu Bern am 27. Oktober 2010 in zwei Urschriften  
in deutscher Sprache.

Für die Bundesrepublik Deutschland

A. Berg  
Schäuble

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft

Hans-Rudolf Merz

<sup>1)</sup> Schweizerische Eidgenossenschaft: „hängigen“.

**Gesetz  
zur Vierten, Fünften und Sechsten Änderung  
des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970  
über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr  
beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**

**Vom 2. November 2011**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Den von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) in Genf am 27. November 2003, am 29. Oktober 2004 und am 31. Oktober 2008 angenommenen Änderungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR – BGBl. 1974 II S. 1473, 1475) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 1985 (BGBl. 1985 II S. 889, 890), das zuletzt durch die Beschlüsse vom 1. Februar 1991 und vom 5. Februar 1993 (BGBl. 1997 II S. 1550, 1551) geändert worden ist, wird zugestimmt. Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

**Artikel 2**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und des Anhangs in der vom 1. Januar 2011 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

**Artikel 3**

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Nach Artikel 21 Absatz 6 des AETR sind die Vierte Änderung am 27. Februar 2004, die Fünfte Änderung am 16. Juni 2006 und die Sechste Änderung am 20. September 2010 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft getreten.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 2. November 2011

Der Bundespräsident  
Christian Wulff

Die Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Peter Ramsauer

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Guido Westerwelle

## 4th Amendment

**Article 12 – Measures of enforcement of the Agreement**

Replace this article with the following text:

## “Article 12

## Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by an adequate level of roadside checks and checks performed on the premises of undertakings annually covering a large and representative proportion of drivers, undertakings and vehicles of all transport categories coming within the scope of this Agreement.

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

- During each calendar year a minimum of 1% of the days worked by the drivers of vehicles to which this Agreement applies shall be checked;
- At least 15% of the total number of working days checked shall be checked on the roadside and at least 25% on the premises of undertakings;

b) The elements of roadside checks shall include:

- Daily driving periods, interruptions and daily rest periods and, if there are evident irregularities, the record sheets of the preceding days which shall be on board the vehicle;
- The last weekly rest period, if appropriate;
- The correct functioning of the control device.

These checks shall be carried out without discrimination of vehicles and drivers, whether resident or not.

c) The elements of checks on the premises of undertakings shall include, apart from the elements subject to roadside checks, in addition to compliance with Article 10, paragraph 3:

- Weekly rest periods and driving periods between these rest periods;
- Two-weekly limits on hours of driving;

## 4ème Amendement

**Article 12 – Mesures pour assurer l'application de l'Accord**

Remplacer cet article par le texte suivant:

## «Article 12

## Mesures pour assurer l'application de l'Accord

1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour que soit assuré le respect des dispositions du présent Accord, en particulier par des contrôles d'un niveau adéquat effectués sur les routes et dans les locaux des entreprises couvrant annuellement une part importante et représentative des conducteurs, des entreprises et des véhicules de toutes les catégories de transport entrant dans le champ d'application du présent Accord.

a) Les administrations compétentes des Parties contractantes doivent organiser les contrôles de manière à ce que:

- au cours de chaque année civile, au minimum 1% des jours de travail effectués par les conducteurs des véhicules auxquels le présent Accord s'applique soit contrôlé;
- au moins 15 % du nombre total des jours ouvrables contrôlés le soient sur les routes et 25 % au moins dans les locaux des entreprises.

b) Les contrôles effectués sur les routes doivent porter sur les éléments suivants:

- les périodes de conduite quotidienne, les interruptions et les périodes de repos quotidiennes et, s'il y a manifestement eu des irrégularités, également sur les feuilles d'enregistrement des jours précédents qui doivent se trouver à bord du véhicule;
- la dernière période de repos hebdomadaire, le cas échéant;
- le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle.

Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules et des conducteurs résidents et non résidents.

c) Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions du paragraphe 3 de l'article 10, doivent porter sur:

- les périodes de repos hebdomadaires et les périodes de conduite entre ces périodes de repos;
- la limitation sur deux semaines des heures de conduite;

## 4. Änderung

**Artikel 12 – Durchführungsmaßnahmen**

Artikel 12 wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

## „Artikel 12

## Durchführungsmaßnahmen

1. Jede Vertragspartei trifft alle geeigneten Maßnahmen, um die Beachtung dieses Übereinkommens sicherzustellen, insbesondere durch einen angemessenen Umfang von Straßenkontrollen und Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen. Diese Kontrollen erfassen jedes Jahr einen großen und repräsentativen Anteil von Fahrern, Unternehmen und Fahrzeugen aller Kategorien, die in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallen.

a) Die zuständigen Verwaltungsbehörden führen diese Kontrollen in der Weise durch, dass:

- in jedem Kalenderjahr mindestens 1 v. H. aller Arbeitstage der Fahrer von Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallen, kontrolliert werden;
- an mindestens 15 v. H. aller überprüften Arbeitstage Straßenkontrollen und an mindestens 25 v. H. Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen durchgeführt werden;

b) Auf der Straße werden kontrolliert:

- die Tageslenkzeiten, die Unterbrechungen, die täglichen Ruhezeiten sowie, bei offensichtlichen Unregelmäßigkeiten, die Schaublätter der vorangegangenen Tage, die im Fahrzeug mitgeführt werden müssen;
- gegebenenfalls die letzte wöchentliche Ruhezeit;
- das fehlerfreie Funktionieren des Kontrollgeräts.

Diese Kontrollen sind ohne Diskriminierung nach gebietsansässigen oder gebietsfremden Fahrzeugen und Fahrern durchzuführen.

c) Bei den Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen wird abgesehen von den bei den Straßenkontrollen überprüften Punkten und zusätzlich zur Einhaltung der Bestimmungen des Artikels 10 Absatz 3 Folgendes überprüft:

- die wöchentlichen Ruhezeiten und die Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten;
- die Beschränkungen der Lenkzeit während zweier aufeinander folgenden Wochen;



– Compensation for daily and weekly rest periods reduced in accordance with Article 8, paragraphs 1 and 3;

– Use of recording sheets and/or the organization of drivers' working time.

2. Within the framework of mutual assistance, the competent authorities of the Contracting Parties shall regularly send one another all available information concerning:

– Breaches of this Agreement committed by non-residents and any penalties imposed for such breaches;

– Penalties imposed by a Contracting Party on its residents for such breaches committed on the territory of other Contracting Parties.

In case of serious breaches, such information shall include the penalty imposed.

3. If the findings of a roadside check on the driver of a vehicle registered in the territory of another Contracting Party provide grounds to believe that infringements have been committed which cannot be detected during the check due to lack of necessary data, the competent authorities of the Contracting Parties concerned shall assist each other to clarify the situation. In cases where, to this end, the competent Contracting Party carries out a check at the premises of the undertaking, the results of this check shall be communicated to the other Party concerned.

4. Contracting Parties shall work in cooperation with each other in the organization of concerted roadside checks.

5. The United Nations Economic Commission for Europe shall issue a report every two years on the application by Contracting Parties of paragraph 1 of the present article.”

– la compensation pour la réduction des périodes de repos journalières ou hebdomadaires en application des paragraphes 1 et 3 de l'article 8;

– l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs.

2. Dans le cadre d'une assistance mutuelle, les autorités compétentes des Parties contractantes se communiquent régulièrement toutes les informations disponibles concernant:

– les infractions au présent Accord commises par les non-résidents et toute sanction appliquée pour de telles infractions;

– les sanctions appliquées par une Partie contractante à ses résidents pour de telles infractions commises dans d'autres Parties contractantes.

Dans le cas d'infractions sérieuses, cette information doit inclure les sanctions appliquées.

3. Si, lors d'un contrôle sur route du conducteur d'un véhicule immatriculé dans une autre Partie contractante, les constatations effectuées donnent des raisons d'estimer qu'il a été commis des infractions qui ne sont pas décelables au cours de ce contrôle en l'absence des éléments nécessaires, les autorités compétentes des Parties contractantes concernées s'accordent mutuellement assistance en vue de clarifier la situation. Dans le cas où, pour ce faire, la Partie contractante compétente procède à un contrôle dans les locaux de l'entreprise, les résultats de ce contrôle sont portés à la connaissance de l'autre Partie contractante concernée.

4. Les Parties contractantes coopèrent à l'organisation de contrôles concertés sur les routes.

5. Tous les deux ans, la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies publie un rapport sur l'application, par les Parties contractantes, du paragraphe 1 du présent article.»

– der Ausgleich für die reduzierten täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten gemäß Artikel 8 Absätze 1 und 3;

– die Verwendung von Schaublättern und/oder die Planung der Arbeitszeiten der Fahrer.

2. Im Rahmen eines gegenseitigen Beistandes übermitteln die zuständigen Behörden der Vertragsparteien einander regelmäßig alle verfügbaren Angaben über:

– die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Übereinkommen und ihre Ahndung,

– die von einer Vertragspartei verhängten Maßnahmen zur Ahndung von Zuwiderhandlungen, die ihre Gebietsansässigen auf dem Territorium einer anderen Vertragspartei begangen haben.

In Fällen von schweren Verstößen enthalten diese Informationen auch die verhängte Strafe.

3. Legt das Ergebnis einer Straßenkontrolle, der der Fahrer eines im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei zugelassenen Fahrzeugs unterzogen wird, den Verdacht auf Verstöße nahe, die während der Kontrolle nicht aufgedeckt werden können, weil die erforderlichen Angaben fehlen, so leisten die zuständigen Behörden der betreffenden Vertragsparteien einander Amtshilfe. Führt die zuständige Vertragspartei hierzu eine Kontrolle auf den Geschäftsgrundstücken des Unternehmens durch, so werden die Ergebnisse dieser Kontrolle der betreffenden anderen Vertragspartei mitgeteilt.

4. Die Vertragsparteien arbeiten bei der Durchführung abgestimmter Straßenkontrollen zusammen.

5. Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa veröffentlicht alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung der Bestimmungen in Absatz 1 durch die Vertragsparteien.“

## 5th Amendment

**Part one**  
**Amendments**  
**to the body of the AETR**

Replace article 10 by the following provisions:

"Article 10  
Control device

1. The Contracting Parties shall prescribe the installation and use on vehicles registered in their territory of a control device according to the requirements of this Agreement and the Annex and Appendices thereto.

2. The control device within the sense of this Agreement shall, as regards construction, installation, use and testing, comply with the requirements of this Agreement and the Annex and Appendices thereto.

3. A control device conforming to Council Regulation (EEC) No. 3821/85 of 20 December 1985 as regards construction, installation, use and testing shall be considered as conforming to the requirements of this Agreement and the Annex and Appendices thereto."

Replace article 13 of the AETR by the following provisions:

"Article 13  
Transitional provisions

1. All the new provisions of the present Agreement, including its Annex and Appendices 1B and 2, relating to the introduction of the digital control device, shall become mandatory for countries which are Contracting Parties to this Agreement at latest four years after the date of entry into force of the relevant amendments resulting from the procedure specified in article 21. In consequence, all vehicles covered by this Agreement, put into service for the first time after the expiry of this period, shall be equipped with a control device conforming to these new requirements. During this four-year period, Contracting Parties, which have not yet implemented these amendments in their countries, shall accept and control on their territory vehicles registered in another Contracting Party to this Agreement, which are already equipped with such a digital control device.

2. (a) The Contracting Parties shall take the necessary steps to be able to issue the driver cards referred to in the Annex to the present Agreement, as amended, at latest three months before the expiry of the four-year deadline referred to in paragraph 1. This minimum period of three months shall also be com-

## 5ème Amendement

**Première partie**  
**Amendements**  
**concernant le corps de l'AETR**

L'article 10 de l'AETR est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 10  
Appareil de contrôle

1. Les Parties contractantes devront prescrire l'installation et l'utilisation sur les véhicules immatriculés sur leur territoire d'un appareil de contrôle conformément aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.

2. L'appareil de contrôle au sens du présent Accord doit répondre, en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle, aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.

3. Un appareil de contrôle qui est conforme au Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle est considéré comme étant conforme aux prescriptions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices.»

L'article 13 de l'AETR est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 13  
Dispositions transitoires

1. Toutes les nouvelles dispositions du présent Accord, y compris son annexe et ses appendices 1B et 2, relatives à l'introduction d'un appareil de contrôle numérique deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes audit Accord au plus tard quatre ans après la date d'entrée en vigueur des amendements pertinents résultant de la procédure définie à l'article 21. En conséquence, tous les véhicules visés par le présent Accord qui auront été mis en circulation pour la première fois après l'expiration de ce délai devront être équipés d'un appareil de contrôle conforme à ces nouvelles prescriptions. Pendant cette période de quatre ans, les Parties contractantes, qui n'auront pas encore mis en œuvre ces dispositions, devront accepter et contrôler sur leur territoire les véhicules immatriculés dans une autre Partie contractante à l'Accord déjà équipés de l'appareil de contrôle numérique en question.

2. a) Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour pouvoir délivrer les cartes de conducteur visées dans l'annexe au présent Accord, telle qu'amendée, au plus tard trois mois avant la date d'expiration du délai de quatre ans, visé au paragraphe 1. Ce délai minimum de trois mois doit aussi

## 5. Änderung

**Teil 1**  
**Änderungen**  
**zum Hauptteil des AETR**

Artikel 10 erhält folgenden Wortlaut:

„Artikel 10  
Kontrollgerät

1. Die Vertragsparteien schreiben für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Einbau und die Benutzung eines Kontrollgeräts nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen vor.

2. Das Kontrollgerät im Sinne dieses Übereinkommens muss hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen entsprechen.

3. Ein Kontrollgerät, das in Bezug auf Konstruktion, Installation, Benutzung und Test die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 erfüllt, wird so betrachtet, als erfülle es die Bestimmungen dieses Übereinkommens einschließlich des Anhangs und seiner Anlagen.“

Artikel 13 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„Artikel 13  
Übergangsbestimmungen

1. Alle neuen Bestimmungen dieses Übereinkommens, einschließlich seines Anhangs und der Anlagen 1B und 2, im Zusammenhang mit der Einführung eines digitalen Kontrollgeräts werden für die Vertragsparteien dieses Übereinkommens spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen gemäß den Verfahren nach Artikel 21 verbindlich. Nach Ablauf dieser Frist müssen somit alle Fahrzeuge, die unter dieses Übereinkommen fallen und nach Ablauf dieser Frist neu zum Verkehr zugelassen werden, mit einem Kontrollgerät ausgerüstet werden, das diesen neuen Anforderungen entspricht. In diesem Zeitraum von vier Jahren haben Vertragsparteien, die diese Änderungen in ihren Ländern noch nicht eingeführt haben, Fahrzeuge, die im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei zugelassen und bereits mit einem derartigen digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind, auf ihrem Hoheitsgebiet zu tolerieren und entsprechend zu kontrollieren.

2. a) Die Vertragsparteien ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die im Anhang des Übereinkommens in seiner geänderten Fassung genannten Fahrerkarten spätestens drei Monate vor Ablauf der in Absatz 1 vorgesehenen Frist von vier Jahren auszustellen. Diese Mindestdauer von drei Monaten muss

plied with in the event of the implementation by a Contracting Party of the provisions relating to the digital control device in conformity with Appendix 1B to this Annex before the expiry of the four-year deadline. Such Contracting Parties shall keep the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe informed of progress in the introduction of the digital control device in conformity with Appendix 1B to this Annex within its territory.

- (b) Pending the issue by Contracting Parties of the cards referred to in (a), the provisions of article 14 of the Annex to this Agreement shall apply to drivers who may be required to drive vehicles fitted with a digital control device in accordance with Appendix 1B to this Annex.

3. Any instrument of ratification or accession deposited by a State after the entry into force of the amendments referred to in paragraph 1 shall be deemed to apply to the Agreement as amended, including the deadline for implementation specified in paragraph 1.

If accession takes place less than two years before the expiry of the deadline referred to in paragraph 1, the State shall inform the depositary of the date on which the digital control device will be brought into effective use in its territory when it deposits its instrument of ratification or accession. Such State may make use of a transitional period not exceeding two years from the date of entry into force of the Agreement for the State. The depositary shall so inform all Contracting Parties.

The provisions of the preceding paragraph shall also apply in the event of the accession of a State after the expiry of the four-year deadline for implementation referred to in paragraph 1."

Add a new paragraph 5<sup>bis</sup> to article 21 of the AETR to read:

"5<sup>bis</sup>. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Agreement between the moment of notification of a draft amendment and the moment when it is considered accepted, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party of the draft amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General of any objection before the end of the six-month period from the date of transmission of the original amendment to all Contracting Parties."

être observé en cas de mise en œuvre par une Partie contractante des dispositions relatives à l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe, avant l'expiration du délai de quatre ans. Ladite Partie contractante doit informer le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe de la progression de la mise en œuvre de l'appareil de contrôle numérique conformément à l'appendice 1B de la présente annexe sur son territoire;

- b) Dans l'attente de la délivrance par les Parties contractantes des cartes visées à l'alinéa a), les dispositions de l'article 14 de l'annexe au présent Accord sont applicables aux conducteurs qui pourraient être amenés à conduire des véhicules équipés d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe.

3. Tout instrument de ratification ou d'adhésion déposé par un État après la date d'entrée en vigueur du présent amendement, sera réputé s'appliquer à l'Accord tel qu'amendé, y compris le délai d'application défini au paragraphe 1.

Si cette adhésion intervient moins de deux ans avant l'expiration du délai visé au paragraphe 1, l'État, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, informera le dépositaire de la date à laquelle l'appareil de contrôle numérique sera effectif sur son territoire. Cet État peut se prévaloir d'une période transitoire ne pouvant excéder deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de l'Accord à l'égard de cet État. Le dépositaire en informera alors toutes les Parties contractantes.

Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent également en cas d'adhésion d'un État après l'expiration du délai d'application de quatre ans visé au paragraphe 1.»

Il est ajouté à l'article 21 de l'AETR un nouveau paragraphe 5<sup>bis</sup> ainsi rédigé:

«5<sup>bis</sup>. Au cas où un pays serait devenu Partie contractante à cet accord entre le moment de la notification d'un projet d'amendement et le moment où il aura été réputé accepté, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel État partie. Ce dernier peut faire part de son objection éventuelle au Secrétaire général avant l'expiration du délai de six mois à compter de la date de circulation de la communication d'amendement originale à toutes les Parties contractantes.»

auch eingehalten werden, wenn eine Vertragspartei die Bestimmungen im Zusammenhang mit dem digitalen Kontrollgerät nach Anlage 1B des Anhangs vor Ablauf der Frist von vier Jahren einführt. Diese Vertragsparteien halten das Sekretariat des Hauptausschusses Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa über die Fortschritte bei der Einführung des digitalen Kontrollgeräts in ihrem Hoheitsgebiet nach Anlage 1B dieses Anhangs auf dem Laufenden.

- b) Die Bestimmungen gemäß Artikel 14 des Anhangs zu diesem Übereinkommen gelten bis zur Ausstellung der in Buchstabe a genannten Fahrerkarten durch die Vertragsparteien für Fahrer, die eventuell Fahrzeuge lenken müssen, die mit einem digitalen Kontrollgerät in Übereinstimmung mit Anlage 1B zu diesem Anhang ausgerüstet sind.

3. Jede Ratifikations- oder Beitrittsurkunde, die ein Staat nach Inkrafttreten der in Absatz 1 genannten Änderungen hinterlegt, gilt für das Übereinkommen in seiner geänderten Fassung, einschließlich der in Absatz 1 angegebenen Frist für die Umsetzung.

Falls ein Beitritt weniger als zwei Jahre vor Ablauf der Frist nach Absatz 1 erfolgt, unterrichtet der beitretende Staat den Verwahrer bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde über den Zeitpunkt der tatsächlichen Einführung des digitalen Kontrollgeräts auf seinem Hoheitsgebiet. Dieser Staat kann eine Übergangsfrist von höchstens zwei Jahren ab dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf seinem Hoheitsgebiet geltend machen. Der Verwahrer unterrichtet alle Vertragsparteien darüber.

Die Bestimmungen des vorangehenden Absatzes gelten auch für den Fall, dass ein Staat nach Ablauf der in Absatz 1 genannten Frist von vier Jahren für die Umsetzung beitrifft."

In Artikel 21 des AETR wird ein neuer Absatz 5<sup>bis</sup> angefügt:

„5<sup>bis</sup>. Tritt ein Staat diesem Übereinkommen zwischen der Übermittlung eines Änderungsvorschlags und dessen Annahme bei, so unterrichtet das Sekretariat des Hauptausschusses Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa den neuen Vertragsstaat unverzüglich über den Änderungsvorschlag. Dieser Vertragsstaat kann den Generalsekretär vor Ablauf der Frist von sechs Monaten ab der Übermittlung des ursprünglichen Änderungsvorschlags an alle Vertragsparteien über einen eventuellen Einspruch in Kenntnis setzen.“

Add a new paragraph 4<sup>bis</sup> to article 22 of the AETR to read:

„4<sup>bis</sup>. In the case of a country which becomes a Party to this Agreement between the moment of notification of a draft amendment and the moment when it is considered accepted, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party of the draft amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General of any objection before the end of the six-month period from the date of transmission of the original amendment to all Contracting Parties.”

Insert a new article 22<sup>bis</sup> to the Agreement to read:

„Article 22<sup>bis</sup>

Procedure for the amendment  
of Appendix 1B

1. Appendix 1B of the Annex to the present Agreement shall be amended according to the procedure defined in the present article.

2. Any amendment proposal to the introductory articles of Appendix 1B shall be adopted by the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe by a majority of the Contracting Parties present and voting. Any amendment thus adopted will be transmitted by the secretariat of the Working Party to the Secretary General for notification to all Contracting Parties. It shall enter into force three months after the date of notification to Contracting Parties.

3. Appendix 1B, adapted for the present Agreement from Annex IB<sup>1)</sup> of Regulation (EEC) 3821/85 as cited in article 10 of the present Agreement, depending directly on evolutions introduced into this Annex by the European Union, any amendment made to this Annex shall be applicable to Appendix 1B under the following conditions:

- the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe will officially inform the competent authorities of all Contracting Parties of the publication in the Official Journal of the European Communities of the amendments introduced to Annex IB of the Community Regulation and at the same time will communicate this information to the Secretary-General accompanied by a copy of the relevant texts.

<sup>1)</sup> As last amended by Commission Regulations (EC) No. 1360/2002 of 13 June 2002 (OJ L 207 of 5 August 2002 (corrigendum OJ L 77 of 13 March 2004)) and No. 432/2004 of 5 March 2004 (OJ L 71 of 10 March 2004).

Il est ajouté à l'article 22 de l'AETR un nouveau paragraphe 4<sup>bis</sup> ainsi rédigé:

«4<sup>bis</sup>. Au cas où un pays serait devenu Partie à cet accord entre le moment de la notification d'un projet d'amendement et le moment où il aura été réputé accepté, le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel État partie. Ce dernier peut faire part de son objection éventuelle au Secrétaire général avant l'expiration du délai de six mois à compter de la date de circulation de la communication d'amendement originale à toutes les Parties contractantes.»

Il est inséré dans l'Accord un nouvel article 22<sup>bis</sup> rédigé comme suit:

«Article 22<sup>bis</sup>

Procédure d'amendement  
de l'Appendice 1B

1. L'appendice 1B de l'annexe du présent Accord sera amendé suivant la procédure définie dans le présent article.

2. Toute proposition d'amendement aux articles introductifs de l'appendice 1B sera adoptée par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes. L'amendement ainsi adopté sera transmis par le secrétariat du Groupe de travail précité au Secrétaire général pour notification à toutes les Parties contractantes. Il entrera en vigueur trois mois après la date de sa notification aux Parties contractantes.

3. L'appendice 1B, adaptation au présent Accord de l'annexe 1B<sup>1)</sup> du Règlement (CEE) 3821/85 visé à l'article 10 du présent Accord, dépendant directement des évolutions introduites dans cette annexe 1B par les instances de l'Union européenne, tout amendement apporté à cette annexe sera applicable à l'appendice 1B dans les conditions suivantes:

- Le secrétariat du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe informera officiellement les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes de la publication au Journal officiel des Communautés européennes des amendements introduits à l'annexe 1B du règlement communautaire et, concomitamment, communiquera cette information au Secrétaire général en l'accompagnant d'une copie des textes y afférents.

<sup>1)</sup> Modifiée en dernier lieu par les Règlements de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 (JO L 207 du 5 août 2002 (corrigendum JO L 77 du 13 mars 2004)) et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (JO L 71 du 10 mars 2004)

In Artikel 22 des AETR wird ein neuer Absatz 4<sup>bis</sup> angefügt:

„4<sup>bis</sup>. Tritt ein Staat diesem Übereinkommen zwischen der Übermittlung eines Änderungsvorschlags und dessen Annahme bei, so unterrichtet das Sekretariat des Hauptausschusses Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa den neuen Vertragsstaat unverzüglich über den Änderungsvorschlag. Dieser Vertragsstaat kann den Generalsekretär vor Ablauf der Frist von sechs Monaten ab der Übermittlung des ursprünglichen Änderungsvorschlags an alle Vertragsparteien über einen eventuellen Einspruch in Kenntnis setzen.“

Es wird ein neuer Artikel 22<sup>bis</sup> eingefügt:

„Artikel 22<sup>bis</sup>

Verfahren zur Änderung der Anlage 1B

1. Die Anlage 1B zum Anhang dieses Übereinkommens wird entsprechend dem in diesem Artikel festgelegten Verfahren geändert.

2. Jeder Vorschlag über eine Änderung der einführenden Artikel der Anlage 1B wird vom Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa mit Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien beschlossen. Das Sekretariat des Hauptausschusses übermittelt jede so beschlossene Änderung dem Generalsekretär, der sie allen Vertragsparteien mitteilt. Die Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt der Mitteilung an die Vertragsparteien in Kraft.

3. Angesichts der Tatsache, dass die Anlage 1B<sup>\*)</sup> gemäß Artikel 10 dieses Übereinkommens auf der Grundlage des Anhangs 1B der Verordnung (EWG) 3821/85 angepasst worden ist und damit direkt von weiteren Änderungen dieses Anhangs durch die Europäische Union abhängt, sind alle Änderungen des Anhangs 1B nach folgendem Vorgehen auch auf die Anlage 1B anwendbar:

- Das Sekretariat des Hauptausschusses Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa informiert die zuständigen Behörden aller Vertragsparteien offiziell über die Veröffentlichung von Änderungen des Anhangs 1B der Gemeinschaftsverordnung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften und teilt dies auch dem Generalsekretär unter Beilage einer Abschrift der maßgeblichen Texte mit.

<sup>\*)</sup> Zuletzt geändert durch die Verordnungen (EG) Nr. 1360/2002 der Kommission vom 13. Juni 2002 (ABl. L 207 vom 5. August 2002 (Berichtigung, ABl. L 77 vom 13. März 2003)) und Nr. 432/2004 vom 5. März 2004 (ABl. L 71 vom 10. März 2004)

– these amendments shall enter directly into force for Appendix 1B three months after the date of communication to Contracting Parties of the information.

4. When a proposal to amend the Annex to the present Agreement also implies an amendment to Appendix 1B, the amendments concerning the Appendix may not enter into force before those concerning the Annex. When, in this framework, amendments to Appendix 1B are presented at the same time as amendments to the Annex, their date of entry into force shall be determined by the date resulting from application of the procedures outlined in article 21.”

**Part two**  
**Amendments**  
**to the Annex to the AETR**

Replace the Annex to the AETR by the following:

**“Annex**  
**Control device**  
General Provisions

**Chapter I**  
**Type approval**

**Article 1**

For the purposes of this Chapter, the words ‘control device’ shall mean ‘control device or its components’.

Applications for the approval of a type of control device or of a model record sheet or memory card shall be submitted, accompanied by the appropriate specifications, by the manufacturer or his agent to a Contracting Party. No application in respect of any one type of control device or of any one model record sheet or memory card may be submitted to more than one Contracting Party.

**Article 2**

A Contracting Party shall grant its type approval to any type of control device, to any model record sheet or memory card which conforms to the requirements laid down in Appendix 1 or 1B to this Annex, provided that the Contracting Party is in a position to check that production models conform to the approved prototype.

The control device referred to in Appendix 1B may not be granted type approval until the whole system (the control device itself, driver card and electrical gearbox connections) has demonstrated its capacity to resist attempts to tamper with or alter the data on driving times. The tests necessary to establish this shall be carried out by experts familiar with up to date tampering techniques.

– Ces amendements entreront directement en vigueur au niveau de l’appendice 1B trois mois après la date de la communication de l’information aux Parties contractantes.

4. Lorsqu’une proposition d’amendement concernant l’annexe du présent Accord impliquera d’amender également l’appendice 1B, les amendements concernant cet appendice ne pourront entrer en vigueur avant ceux relatifs à l’annexe. Lorsque, dans ce cadre, les amendements à l’appendice 1B sont présentés en même temps que ceux afférents à l’annexe, leur date d’entrée en vigueur sera déterminée par celle résultant de la procédure mise en œuvre en application de l’article 21.»

**Deuxième partie**  
**Amendements concernant**  
**l’Annexe de l’AETR**

L’Annexe de l’AETR est remplacée par les dispositions suivantes:

**«Annexe**  
**Appareil de contrôle**  
Dispositions générales

**Chapitre I**  
**Homologation**

**Article 1**

Aux fins du présent chapitre, les termes «appareil de contrôle» s’entendent comme «appareil de contrôle ou ses composants».

Toute demande d’homologation pour un modèle d’appareil de contrôle ou de feuille d’enregistrement ou de carte à mémoire, accompagnée des documents descriptifs appropriés, est introduite par le fabricant ou son mandataire auprès d’une Partie contractante. Pour un même modèle d’appareil de contrôle ou de feuille d’enregistrement ou de carte à mémoire, cette demande ne peut être introduite qu’auprès d’une seule Partie contractante.

**Article 2**

Chaque Partie contractante accorde l’homologation à tout modèle d’appareil de contrôle, à tout modèle de feuille d’enregistrement ou de carte à mémoire si ceux-ci sont conformes aux prescriptions des appendices 1 ou 1B et si la Partie contractante est à même de surveiller la conformité de la production au modèle homologué.

L’homologation du système visé à l’appendice 1B ne peut être accordée à l’appareil de contrôle que lorsque l’ensemble du système (appareil de contrôle lui-même, carte à mémoire et connexions électriques à la boîte à vitesse) a démontré sa capacité à résister aux tentatives de manipulation ou d’altération des données relatives aux heures de conduite. Les essais nécessaires à cet égard sont effectués par des experts

– Die genannten Änderungen treten für die Anlage 1B drei Monate nach der Mitteilung an die Vertragsparteien in Kraft.

4. Beinhaltet der Vorschlag über eine Änderung des Anhangs zu diesem Übereinkommen auch eine Änderung der Anlage 1B, können die Änderungen der Anlage nicht vor den Änderungen des Anhangs in Kraft treten. Werden in diesem Rahmen Änderungen der Anlage 1B gleichzeitig mit Änderungen des Anhangs vorgelegt, so wird ihr Inkrafttreten von dem Zeitpunkt bestimmt, der sich aus der Anwendung des in Artikel 21 beschriebenen Verfahrens ergibt.“

**Teil 2**  
**Änderungen**  
**des Anhangs zum AETR**

Der Anhang des AETR wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**„Anhang**  
**Kontrollgerät**  
Allgemeine Vorschriften

**Kapitel I**  
**Bauartgenehmigung**

**Artikel 1**

Im Sinne dieses Kapitels ist unter dem Ausdruck „Kontrollgerät“ das „Kontrollgerät oder seine Komponenten“ zu verstehen.

Jeder Antrag auf eine Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät-, ein Schaublatt- oder ein Speicherkarten-Muster wird zusammen mit einer entsprechenden Beschreibung vom Hersteller oder einem Beauftragten bei einer Vertragspartei eingereicht. Für ein und dasselbe Kontrollgerät-, Schaublatt- oder Speicherkarten-Muster kann dieser Antrag nur bei einer Vertragspartei gestellt werden.

**Artikel 2**

Jede Vertragspartei erteilt die Bauartgenehmigung für alle Kontrollgerät-, Schaublatt- oder Speicherkarten-Muster, wenn diese den Vorschriften der Anlage 1 oder 1B zu diesem Anhang entsprechen und wenn die Vertragspartei die Möglichkeit hat, die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Muster zu überwachen.

Die Bauartgenehmigung für das in Anlage 1B genannte Kontrollgerät kann nur erteilt werden, wenn für das Gesamtsystem (das Kontrollgerät selbst, die Fahrerkarte und die elektrischen Verbindungen mit dem Getriebe) nachgewiesen wurde, dass es gegen Manipulationen oder Verfälschungen der Daten über die Lenkzeiten gesichert ist. Die hierfür erforderlichen Prüfungen werden von Sachverständigen durchgeführt, denen

au fait des techniques les plus récentes en matière de manipulation.

die neuesten Manipulationstechniken bekannt sind.

Any modifications or additions to an approved model must receive additional type approval from the Contracting Party which granted the original type approval.

Les modifications ou adjonctions à un modèle homologué doivent faire l'objet d'une homologation de modèle complémentaire de la part de la Partie contractante qui a accordé l'homologation initiale.

Änderungen oder Ergänzungen eines Modells, für das die Bauartgenehmigung bereits erteilt ist, bedürfen einer Nachtrags-Bauartgenehmigung der Vertragspartei, die die ursprüngliche Bauartgenehmigung erteilt hat.

#### Article 3

#### Article 3

#### Artikel 3

Contracting Parties shall issue to the applicant an approval mark, which shall conform to the model shown in Appendix 2, for each type of control device or model record sheet or memory card which they approve pursuant to article 2.

Les Parties contractantes attribuent au demandeur une marque d'homologation conforme au modèle établi à l'appendice 2 pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire qu'elles homologuent en vertu de l'article 2.

Die Vertragsparteien erteilen dem Antragsteller für jedes gemäß Artikel 2 zugelassene Kontrollgerät-, Schaublatt- oder Speicherkarten-Muster ein Prüfzeichen entsprechend dem Muster in Anlage 2.

#### Article 4

#### Article 4

#### Artikel 4

The competent authorities of the Contracting Party to which the application for type approval has been submitted shall, in respect of each type of control device or model record sheet or memory card which they approve or refuse to approve, either send within one month to the authorities of the other Contracting Parties a copy of the approval certificate accompanied by copies of the relevant specifications, or, if such is the case, notify those authorities that approval has been refused; in cases of refusal they shall communicate the reasons for their decision.

Les autorités compétentes de la Partie contractante auprès de laquelle la demande d'homologation a été introduite envoient à celles des autres Parties contractantes, dans un délai d'un mois, une copie de la fiche d'homologation, accompagnée d'une copie des documents descriptifs nécessaires, ou leur communiquent le refus d'homologation pour chaque modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire qu'elles homologuent ou refusent d'homologuer; en cas de refus, elles communiquent la motivation de la décision.

Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, bei denen die Bauartgenehmigung beantragt worden ist, übermitteln den Behörden der anderen Vertragsparteien innerhalb eines Monats eine Durchschrift des Genehmigungsbogens sowie eine Durchschrift der erforderlichen Beschreibung für jedes genehmigte Kontrollgerät-, Schaublatt- oder Speicherkarten-Muster und unterrichten sie über jede Ablehnung eines Genehmigungsantrages; im Falle der Ablehnung teilen sie die Gründe dafür mit.

#### Article 5

#### Article 5

#### Artikel 5

1. If a Contracting Party which has granted type approval as provided for in article 2 finds that a certain control device or record sheet or memory card bearing the type approval mark which it has issued does not conform to the prototype which it has approved, it shall take the necessary measures to ensure that production models conform to the approved prototype. The measures taken may, if necessary, extend to withdrawal of the type approval.

1. Si la Partie contractante qui a procédé à l'homologation visée à l'article 2 constate que des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire portant la marque d'homologation qu'elle a attribuée ne sont pas conformes au modèle qu'elle a homologué, elle prend les mesures nécessaires pour que la conformité de la production au modèle soit assurée. Celles-ci peuvent aller, le cas échéant, jusqu'au retrait de l'homologation.

1. Stellt eine Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung gemäß Artikel 2 erteilt hat, fest, dass Kontrollgeräte, Schaublätter oder Speicherkarten mit dem von ihr erteilten Prüfzeichen nicht dem von ihr zugelassenen Muster entsprechen, so trifft sie die erforderlichen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Muster sicherzustellen. Diese können gegebenenfalls bis zum Entzug der Bauartgenehmigung gehen.

2. A Contracting Party which has granted type approval shall withdraw such approval if the control device or record sheet or memory card which has been approved is not in conformity with this Annex or its Appendices or displays in use any general defect which makes it unsuitable for the purpose for which it is intended.

2. La Partie contractante qui a accordé une homologation doit la révoquer si l'appareil de contrôle ou la feuille d'enregistrement ou la carte à mémoire ayant fait l'objet de l'homologation sont considérés comme non conformes à la présente annexe, y compris ses appendices, ou présentent, à l'usage, un défaut d'ordre général qui les rend impropres à leur destination.

2. Die Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung erteilt hat, muss diese widerrufen, wenn das Kontrollgerät, das Schaublatt oder die Speicherkarte, wofür die Bauartgenehmigung erteilt worden ist, als nicht im Einklang mit diesem Anhang einschließlich seiner Anlagen stehend anzusehen ist oder bei ihrer Verwendung einen Fehler allgemeiner Art erkennen lassen, der sie für ihren Zweck ungeeignet macht.

3. If a Contracting Party which has granted type approval is notified by another Contracting Party of one of the cases referred to in paragraphs 1 and 2, it shall also, after consulting the latter Contracting Party, take the steps laid down in those paragraphs, subject to paragraph 5.

3. Si la Partie contractante ayant accordé une homologation est informée par une autre Partie contractante de l'existence d'un des cas visés aux paragraphes 1 et 2, elle prend également, après consultation de cette dernière, les mesures prévues dans ces paragraphes, sous réserve du paragraphe 5.

3. Wird die Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung erteilt hat, von einer anderen Vertragspartei darüber unterrichtet, dass einer der in den Absätzen 1 und 2 genannten Fälle vorliegt, so trifft sie nach Anhörung dieser Vertragspartei ebenfalls die in diesen Absätzen vorgesehenen Maßnahmen vorbehaltlich des Absatzes 5.

4. A Contracting Party which ascertains that one of the cases referred to in paragraph 2 has arisen may forbid until further notice the placing on the market and putting into service of the control device or record sheets or memory card. The same applies in the cases mentioned in paragraph 1 with respect to control devices or record sheets or memory cards which have been exempted from the initial verification, if the manufacturer, after due warning, does not bring the equipment into line with the approved model or with the requirements of this Annex.

In any event, the competent authorities of the Contracting Parties shall notify one another within one month, of any withdrawal of type approval or of any other measures taken pursuant to paragraphs 1, 2 and 3 and shall specify the reasons for such action.

5. If a Contracting Party which has granted type approval disputes the existence of any of the cases specified in paragraphs 1 or 2 notified to it, the Contracting Parties concerned shall endeavour to settle the dispute.

#### Article 6

1. An applicant for type approval of a model record sheet shall state on his application the type or types of control device on which the sheet in question is designed to be used and shall provide a suitable device of such type or types for the purpose of testing the sheet.

2. The competent authorities of each Contracting Party shall indicate on the approval certificate for the model record sheet the type or types of control device on which that model sheet may be used.

#### Article 7

No Contracting Party may refuse to register any vehicle fitted with a control device, or prohibit the entry into service or use of such vehicle for any reason connected with the fact that the vehicle is fitted with such device, if the control device bears the approval mark referred to in article 3 and the installation plaque referred to in article 9.

#### Article 8

All decisions pursuant to this Annex refusing or withdrawing approval of a type of control device or model record sheet or memory card shall specify in detail the reasons on which they are based. A decision shall be communicated to the party concerned, who shall at the same time be informed of the remedies available to him under the laws of the Contracting Party and of the time limits for the exercise of such remedies.

4. La Partie contractante qui a constaté l'existence d'un des cas prévus au paragraphe 2 peut suspendre jusqu'à nouvel avis la mise sur le marché et la mise en service des appareils de contrôle ou des feuilles d'enregistrement ou des cartes à mémoire. Il en est de même dans les cas prévus au paragraphe 1 pour les appareils de contrôle ou les feuilles d'enregistrement ou les cartes à mémoire dispensés de la première vérification, si le fabricant, après avertissement, ne les met pas en conformité avec le modèle approuvé ou avec les exigences de la présente annexe.

En tout cas, les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement dans le délai d'un mois, du retrait d'une homologation accordée et des autres mesures prises en conformité avec les paragraphes 1, 2 et 3, ainsi que des motifs justifiant ces actions.

5. Si la Partie contractante qui a procédé à une homologation conteste l'existence des cas prévus aux paragraphes 1 et 2 dont elle a été informée, les Parties contractantes intéressées s'efforcent de régler le différend.

#### Article 6

1. Le demandeur de l'homologation pour un modèle de feuille d'enregistrement doit préciser sur sa demande le ou les modèles d'appareils de contrôle pour lesquels cette feuille est destinée à être utilisée et doit fournir, aux fins d'essais de la feuille, un appareil adéquat du ou des types appropriés.

2. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante indiquent sur la fiche d'homologation du modèle de la feuille d'enregistrement le ou les modèles d'appareils de contrôle pour lesquels le modèle de feuille peut être utilisé.

#### Article 7

Les Parties contractantes ne peuvent refuser l'immatriculation ou interdire la mise en circulation ou l'usage des véhicules équipés de l'appareil de contrôle pour des motifs inhérents à un tel équipement si l'appareil est muni de la marque d'homologation visée à l'article 3 et de la plaquette d'installation visée à l'article 9.

#### Article 8

Toute décision portant refus ou retrait d'homologation d'un modèle d'appareil de contrôle ou de feuille d'enregistrement ou de carte à mémoire, prise en vertu de la présente annexe, est motivée de façon précise. Elle est notifiée à l'intéressé avec indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans les Parties contractantes et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

4. Die Vertragspartei, die einen der in Absatz 2 genannten Fälle festgestellt hat, kann den Vertrieb und die Inbetriebnahme der Kontrollgeräte, Schaublätter oder Speicherkarten bis auf weiteres untersagen. Dasselbe gilt für den in Absatz 1 vorgesehenen Fall, wenn der Hersteller nach erfolgter Anmahnung die Übereinstimmung der von der Ersteichung befreiten Kontrollgeräte, Schaublätter oder Speicherkarten mit der zugelassenen Bauart beziehungsweise mit den Anforderungen dieses Anhangs nicht herbeigeführt hat.

Auf jeden Fall teilen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien einander innerhalb eines Monats den Entzug einer Bauartgenehmigung oder andere in Übereinstimmung mit den Absätzen 1, 2 und 3 getroffene Maßnahmen sowie die dafür maßgeblichen Gründe mit.

5. Bestreitet eine Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung erteilt hat, dass die in den Absätzen 1 und 2 genannten Fälle, auf die sie hingewiesen worden ist, gegeben sind, so bemühen sich die betreffenden Vertragsparteien um die Beilegung des Streitfalls.

#### Artikel 6

1. Beim Antrag auf eine Bauartgenehmigung für ein Schaublatt-Muster ist anzugeben, für welches Kontrollgerät (welche Kontrollgeräte) dieses Schaublatt bestimmt ist; für Prüfungen des Schablatts ist außerdem ein geeignetes Kontrollgerät des (der) entsprechenden Typs (Typen) zur Verfügung zu stellen.

2. Die zuständigen Behörden einer jeden Vertragspartei geben auf dem Bauartgenehmigungsbogen des Schaublatt-Musters an, in welchem Kontrollgerät (welchen Kontrollgeräten) dieses Schaublatt-Muster verwendet werden kann.

#### Artikel 7

Die Vertragsparteien dürfen die Zulassung oder die Benutzung der mit dem Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeuge nicht aus Gründen ablehnen oder verbieten, die mit dieser Ausrüstung zusammenhängen, wenn das Gerät das in Artikel 3 bezeichnete Prüfzeichen und die in Artikel 9 genannte Einbauplakette aufweist.

#### Artikel 8

Jede Verfügung aufgrund dieses Anhangs, durch die eine Bauartgenehmigung für ein Kontrollgerät-, ein Schaublatt- oder ein Speicherkarten-Muster verweigert oder entzogen wird, ist eingehend zu begründen. Sie ist dem Betroffenen unter Angabe der Rechtsmittel und der Rechtsmittelfristen mitzuteilen, die nach dem geltenden Recht der Vertragsparteien vorgesehen sind.

## Chapter II

## Installation and Inspection

## Article 9

1. The control device may be installed or repaired only by fitters or workshops approved by the competent authorities of Contracting Parties for that purpose after the latter, should they so desire, have heard the views of the manufacturers concerned.

The period of administrative validity of approved workshop and fitter cards shall not exceed one year.

If a card issued to an approved workshop or fitter is to be extended, is damaged, malfunctions, is lost or stolen, the authority shall supply a replacement card within five working days of receiving a detailed request to that effect.

Where a new card is issued to replace an old one, the new card shall bear the same 'workshop' information number, but the index shall be increased by one. The authority issuing the card shall maintain a register of lost, stolen or defective cards.

Contracting Parties shall take any measure necessary to prevent the cards distributed to approved fitters and workshops from being falsified.

2. The approved fitter or workshop shall place a special mark on the seals which it affixes and, in addition, shall enter for a control device in conformity with Appendix 1B, the electronic security data for carrying out, in particular, the authentication checks. The competent authorities of each Contracting Party shall maintain a register of the marks and electronic security data used and of approved workshop and fitter cards issued.

3. The competent authorities of the Contracting Parties shall send each other their lists of approved fitters and workshops and the cards issued to them and also copies of the marks and of the necessary information relating to the electronic security data used.

4. For the purpose of certifying that installation of the control device took place in accordance with the requirements of this Annex an installation plaque affixed as provided in Appendix 1 or 1B shall be used.

5. Seals may be removed by fitters or workshops approved by the competent authorities in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article or in the circumstances described in Appendix 1 or 1B of this Annex.

## Chapitre II

## Installation et contrôle

## Article 9

1. Sont seuls autorisés à effectuer les opérations d'installation et de réparation de l'appareil de contrôle les installateurs ou ateliers agréés à cette fin par les autorités compétentes des Parties contractantes, après que celles-ci eurent entendu, si elles le désirent, l'avis des fabricants intéressés.

La durée de validité administrative des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés ne peut dépasser un an.

En cas de renouvellement, d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte délivrée aux ateliers et installateurs agréés, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet.

Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro d'information «atelier», mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes perdues, volées ou défectueuses.

Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes distribuées aux installateurs et ateliers agréés.

2. L'installateur ou atelier agréé appose une marque particulière sur les scelllements qu'il effectue, et en outre, pour les appareils de contrôle conformes à l'appendice 1B, introduit les données électroniques de sécurité permettant, notamment, les contrôles d'authentification. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante tiennent un registre des marques et des données électroniques de sécurité utilisées ainsi que des cartes d'ateliers et d'installateurs agréés délivrées.

3. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'informent mutuellement de la liste des installateurs ou ateliers agréés ainsi que des cartes qui leur sont délivrées et se communiquent copie des marques et des informations nécessaires relatives aux données électroniques de sécurité utilisées.

4. La conformité de l'installation de l'appareil de contrôle aux prescriptions de la présente annexe est attestée par la plaque d'installation apposée dans les conditions prévues à l'appendice 1 ou 1B.

5. Tout scellement peut être enlevé par les installateurs ou ateliers agréés par les autorités compétentes conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou dans les circonstances décrites à l'appendice 1 ou 1B de la présente annexe.

## Kapitel II

## Einbau und Prüfung

## Artikel 9

1. Einbau und Reparaturen des Kontrollgeräts dürfen nur von Installateuren oder Werkstätten vorgenommen werden, die von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien hierzu zugelassen worden sind, wobei diese Behörden vor der Zulassung die beteiligten Hersteller anhören können.

Die Gültigkeitsdauer der Karten der zugelassenen Werkstätten und der zugelassenen Installateure darf ein Jahr nicht überschreiten.

Bei Erneuerung, Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der den zugelassenen Werkstätten oder den zugelassenen Installateuren ausgestellten Karten stellt die ausstellende Behörde binnen fünf Werktagen nach Eingang eines entsprechenden begründeten Antrags eine Ersatzkarte aus.

Wird eine neue Karte ausgestellt, die die alte ersetzt, erhält die neue Karte die gleiche Werkstattinformationsnummer, der Index wird jedoch um eins erhöht. Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis der verlorenen, gestohlenen oder defekten Karten.

Die Vertragsparteien ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um die Möglichkeit einer Fälschung der den zugelassenen Installateuren und Werkstätten ausgestellten Karten auszuschließen.

2. Der zugelassene Installateur oder die zugelassene Werkstatt versehen die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen, außerdem geben sie im Fall von Kontrollgeräten gemäß Anlage 1B die elektronischen Sicherheitsdaten ein, anhand deren sich insbesondere die Authentifizierungskontrollen durchführen lassen. Die zuständigen Behörden einer jeden Vertragspartei führen ein Verzeichnis der verwendeten Zeichen und elektronischen Sicherheitsdaten sowie der den zugelassenen Werkstätten und den zugelassenen Installateuren ausgestellten Karten.

3. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien übermitteln einander das Verzeichnis der zugelassenen Installateure und Werkstätten sowie der ihnen ausgestellten Karten; außerdem übermitteln sie sich Abschriften der verwendeten Zeichen und die erforderlichen Informationen betreffend die verwendeten elektronischen Sicherheitsdaten.

4. Durch die Einbauplakette nach den Anlagen 1 und 1B wird bescheinigt, dass der Einbau des Kontrollgeräts den Vorschriften dieses Anhangs entsprechend erfolgt ist.

5. Alle Plombierungen können von Installateuren oder Werkstätten, die gemäß Absatz 1 von den zuständigen Behörden zugelassen sind, oder unter den in Anlage 1 oder in Anlage 1B zu diesem Anhang beschriebenen Umständen entfernt werden.



**Chapter III**  
**Use of Equipment**

Article 10

The employer and drivers shall ensure the correct functioning and proper use of, on the one hand, the control device and, on the other, the driver card where a driver is required to drive a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B.

Article 11

1. The employer shall issue a sufficient number of record sheets to drivers of vehicles fitted with the control device in conformity with Appendix 1, bearing in mind the fact that these sheets are personal in character, the length of the period of service, and the possible obligation to replace sheets which are damaged, or have been taken by an authorized inspecting officer. The employer shall issue to drivers only sheets of an approved model suitable for use in the control device installed in the vehicle.

Where the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, the employer and the driver shall ensure that, taking into account the length of the period of service, the printing on request referred to in Appendix 1B can be carried out correctly in the event of an inspection.

2. The undertaking shall keep the record sheets in good order for at least a year after their use and shall give copies to the drivers concerned who request them. The sheets shall be produced or handed over at the request of any authorized inspecting officer.

3. The driver card as defined in Appendix 1B shall be issued, at the request of the driver, by the competent authority of the Contracting Party where the driver has his normal residence.

A Contracting Party may require any driver subject to the provisions of the Agreement and normally resident on its territory to hold a driver card.

(a) For the purposes of this Agreement 'normal residence' means the place where a person usually lives, that is for at least 185 days in each calendar year, because of personal and occupational ties, or, in the case of a person with no occupational ties, because of personal ties which show close links between that person and the place where he is living.

However, the normal residence of a person whose occupational ties are in a different place from his personal ties

**Chapitre III**  
**Dispositions d'utilisation**

Article 10

L'employeur et les conducteurs veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation, d'une part, de l'appareil de contrôle, et d'autre part, de la carte de conducteur au cas où le conducteur est appelé à conduire un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B.

Article 11

1. L'employeur délivre aux conducteurs de véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1 un nombre suffisant de feuilles d'enregistrement, compte tenu du caractère personnel de ces feuilles, de la durée du service et de l'obligation de remplacer éventuellement les feuilles endommagées ou celles saisies par un agent chargé du contrôle. L'employeur ne remet aux conducteurs que des feuilles d'un modèle homologué aptes à être utilisées dans l'appareil installé à bord du véhicule.

Au cas où le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B, l'employeur et le conducteur veillent à ce que, compte tenu de la durée du service, l'impression sur demande visée à l'appendice 1B puisse s'effectuer correctement en cas de contrôle.

2. L'entreprise conserve, en bon ordre, les feuilles d'enregistrement pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs intéressés qui en font la demande. Les feuilles sont présentées ou remises à la demande des agents chargés du contrôle.

3. La carte de conducteur visée à l'appendice 1B est délivrée, à la demande du conducteur, par l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle il a sa résidence normale.

Une Partie contractante peut exiger que tout conducteur soumis aux dispositions du présent Accord ayant sa résidence normale sur son territoire soit détenteur de la carte de conducteur.

a) Aux fins du présent Accord, on entend par résidence normale le lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre celle-ci et l'endroit où elle habite;

Toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent

**Kapitel III**  
**Benutzungsvorschriften**

Artikel 10

Der Unternehmer und die Fahrer sorgen für das einwandfreie Funktionieren und die ordnungsgemäße Benutzung des Kontrollgeräts sowie der Fahrerkarte, wenn der Fahrer ein Fahrzeug benutzt, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist.

Artikel 11

1. Der Unternehmer händigt den Fahrern von Fahrzeugen, die mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet sind, eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, dass beschädigte oder von einem zuständigen Kontrollbeamten beschlagnahmte Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Unternehmer händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

Ist ein Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet, tragen der Unternehmer und der Fahrer dafür Sorge, dass im Fall einer Kontrolle der Ausdruck gemäß Anlage 1B unter Berücksichtigung der Dauer des Dienstes auf Anforderung ordnungsgemäß erfolgen kann.

2. Das Unternehmen bewahrt die Schaublätter in chronologischer Reihenfolge nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang auf und händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie aus. Die Schaublätter sind jedem befugten Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen.

3. Die in Anlage 1B beschriebene Fahrerkarte wird dem Fahrer auf seinen Antrag von der zuständigen Behörde der Vertragspartei, in der er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, erteilt.

Eine Vertragspartei kann verlangen, dass jeder Fahrer, der diesem Übereinkommen unterliegt und seinen gewöhnlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei hat, Inhaber einer Fahrerkarte ist.

a) Im Sinne dieses Übereinkommens gilt als „gewöhnlicher Wohnsitz“ der Ort, an dem eine Person wegen persönlicher und beruflicher Bindungen oder – im Fall einer Person ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen der Person und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, wohnt.

Jedoch gilt als gewöhnlicher Wohnsitz einer Person, deren berufliche Bindungen an einem anderen Ort als dem ihrer

and who consequently lives in turn in different places situated in two or more Contracting Parties shall be regarded as being the place of his personal ties, provided that such person returns there regularly. This last condition need not be met where the person is living in a Contracting Party in order to carry out a fixed-term assignment.

de celui de ses attaches personnelles, et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans les lieux différents situés dans deux ou plusieurs Parties contractantes, est censée se trouver au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement. Cette dernière condition n'est pas requise lorsque la personne effectue un séjour dans une Partie contractante pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée;

persönlichen Bindungen liegen und die daher veranlasst ist, sich abwechselnd an verschiedenen Orten in zwei oder mehr Vertragsstaaten aufzuhalten, der Ort ihrer persönlichen Bindungen, sofern sie regelmäßig dorthin zurückkehrt. Dies ist nicht erforderlich, wenn sich die Person in einem Vertragsstaat zur Ausführung eines Auftrags von bestimmter Dauer aufhält.

- (b) Drivers shall give proof of their place of normal residence by any appropriate means, such as their identity card or any other valid document.
- (c) Where the competent authorities of the Contracting Party issuing the driver card have doubts as to the validity of a statement as to normal residence made in accordance with point (b), or for the purpose of certain specific controls, they may request any additional information or evidence.
- (d) The competent authority of the issuing Contracting Party shall, as far as this can be done, ensure that the applicant does not already hold a valid driver card.
4. (a) The competent authority of the Contracting Party shall personalize the driver card in accordance with the provisions of Appendix 1B.
- The period of administrative validity of the driver card shall not exceed five years.
- The driver may hold one valid driver card only. The driver is authorized to use only his own personalized driver card. The driver shall not use a driver card which is defective or which has expired.
- When a driver card is issued replacing an old one, the new card shall bear the same driver card issue number but the index shall be increased by one. The issuing authority shall keep records of issued, stolen, lost or defective driver cards for a period at least equivalent to their period of validity.
- If the driver card is damaged, malfunctions or is lost or stolen, the authority shall supply a replacement card within five working days of receiving a detailed request to that effect.
- b) Les conducteurs apportent la preuve du lieu de leur résidence normale, par tous moyens, notamment par leur carte d'identité, ou par tout autre document valable;
- c) Dans le cas où les autorités compétentes de la Partie contractante de délivrance de la carte de conducteur ont des doutes sur la validité de la déclaration de la résidence normale effectuée conformément au point b), ou aux fins de certains contrôles spécifiques, elles peuvent demander des éléments d'information ou des preuves supplémentaires;
- d) Les autorités compétentes de la Partie contractante de délivrance s'assurent, autant que faire se peut, que le demandeur n'est pas déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité.
4. a) L'autorité compétente de la Partie contractante personnalise la carte de conducteur conformément aux dispositions de l'appendice 1B;
- La durée de validité administrative de la carte de conducteur ne peut dépasser cinq ans;
- Le conducteur ne peut être titulaire que d'une seule carte en cours de validité. Il n'est autorisé à utiliser que sa propre carte personnalisée. Il ne doit pas utiliser de carte défectueuse ou dont la validité a expiré;
- Lorsqu'une nouvelle carte est délivrée au conducteur en remplacement de l'ancienne, la nouvelle carte porte le même numéro de série de carte de conducteur, mais l'indice est majoré d'une unité. L'autorité délivrant la carte tient un registre des cartes délivrées, volées, perdues ou défectueuses durant une période correspondant au moins à la durée de validité;
- En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, l'autorité fournit une carte de remplacement dans un délai de cinq jours ouvrables suivant la réception d'une demande circonstanciée à cet effet;
- b) Die Fahrer erbringen den Nachweis über ihren gewöhnlichen Wohnsitz anhand aller geeigneten Mittel, insbesondere des Personalausweises oder jedes anderen beweiskräftigen Dokuments.
- c) Bestehen bei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, die die Fahrerkarte ausstellen, Zweifel über die Richtigkeit der Angabe des gewöhnlichen Wohnsitzes nach Buchstabe b oder sollen bestimmte spezifische Kontrollen vorgenommen werden, so können diese Behörden nähere Auskünfte oder zusätzliche Belege verlangen.
- d) Die zuständige Behörde der ausstellenden Vertragspartei vergewissert sich im Rahmen des Möglichen, dass der Antragsteller nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte ist.
4. a) Die zuständige Behörde der Vertragspartei versieht gemäß Anlage 1B die Fahrerkarte mit den persönlichen Daten des Fahrers.
- Die Gültigkeitsdauer der Fahrerkarte darf fünf Jahre nicht überschreiten.
- Der Fahrer darf nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrerkarte sein. Er darf nur seine eigene persönliche Fahrerkarte benutzen. Er darf weder eine defekte Fahrerkarte benutzen noch eine Fahrerkarte, deren Gültigkeit abgelaufen ist.
- Wird eine neue Fahrerkarte ausgestellt, die die alte ersetzt, erhält die neue Karte die gleiche Ausstellungsnummer, der Index wird jedoch um eins erhöht. Die ausstellende Behörde führt ein Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen oder defekten Fahrerkarten, in dem die Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer aufgeführt sind.
- Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte stellt die Behörde binnen fünf Werktagen nach Eingang eines entsprechend begründeten Antrags eine Ersatzkarte aus.

In the event of a request for the renewal of a card whose expiry date is approaching, the authority shall supply a new card before the expiry date provided that the request was sent to it within the time limits laid down in the fourth subparagraph of article 12 (1).

(b) Driver cards shall be issued only to applicants who are subject to the provisions of the Agreement.

(c) The driver card shall be personal. It may not, during its official period of validity, be withdrawn or suspended for whatever reason unless the competent authority of a Contracting Party finds that the card has been falsified, or the driver is using a card of which he is not the holder, or that the card held has been obtained on the basis of false declarations and/or forged documents. If such suspension or withdrawal measures are taken by a Contracting Party other than the Contracting Party of issue, the former shall return the card to the authorities of the Contracting Party which issued it and shall indicate the reasons for returning it.

(d) Driver cards issued by Contracting Parties shall be mutually recognized.

Where the holder of a valid driver card issued by a Contracting Party has established his normal place of residence in another Contracting Party, he may ask for his card to be exchanged for an equivalent driver card; it shall be the responsibility of the Contracting Party which carries out the exchange to verify if necessary whether the card produced is actually still valid.

Contracting Parties carrying out an exchange shall return the old card to the authorities of the Contracting Party of issue and indicate the reasons for so doing.

(e) Where a Contracting Party replaces or exchanges a driver card, the replacement or exchange, and any subsequent replacement or renewal, shall be registered in that Contracting Party.

(f) Contracting Parties shall take all the necessary measures to prevent any possibility of driver cards being falsified.

En cas de demande de renouvellement d'une carte dont la date de validité arrive à expiration, l'autorité fournit une nouvelle carte avant la date d'échéance pour autant que cette demande lui ait été adressée dans les délais prévus à l'article 12, 1), quatrième alinéa;

b) Les cartes de conducteur ne sont délivrées qu'aux demandeurs qui sont soumis aux dispositions du présent Accord;

c) La carte de conducteur est personnelle. Elle ne peut faire l'objet, pendant la durée de sa validité administrative, d'un retrait ou d'une suspension pour quelque motif que ce soit, sauf si l'autorité compétente d'une Partie contractante constate que la carte a été falsifiée, que le conducteur utilise une carte dont il n'est pas titulaire ou que la carte détenue a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés. Si les mesures de suspension ou de retrait susmentionnées sont prises par une Partie contractante autre que celle qui a délivré la carte, cette Partie contractante renvoie la carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée en indiquant les raisons de cette restitution;

d) Les cartes de conducteur délivrées par les Parties contractantes sont mutuellement reconnues;

Lorsque le titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité délivrée par une Partie contractante a fixé sa résidence normale dans une autre Partie contractante, il peut demander l'échange de sa carte contre une carte de conducteur équivalente; il appartient à la Partie contractante qui effectue l'échange de vérifier, au besoin, si la carte présentée est effectivement encore en cours de validité;

Les Parties contractantes qui effectuent un échange renvoient l'ancienne carte aux autorités de la Partie contractante qui l'ont délivrée et indiquent les raisons de cette restitution;

e) Lorsqu'une Partie contractante remplace ou échange une carte de conducteur, ce remplacement ou cet échange, ainsi que tout remplacement ou renouvellement ultérieur, est enregistré dans cette Partie contractante;

f) Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour éviter tout risque de falsification des cartes de conducteur.

Bei Antrag auf Erneuerung einer Karte, deren Gültigkeitsdauer abläuft, stellt die Behörde vor Ablauf der Gültigkeit eine neue Karte aus, sofern sie den Antrag bis zu der in Artikel 12 Absatz 1 Unterabsatz 4 genannten Frist erhalten hat.

b) Fahrerkarten werden nur Antragstellern ausgestellt, die den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegen.

c) Die Fahrerkarte ist persönlich. Während ihrer Gültigkeitsdauer darf sie unter keinen Umständen entzogen oder ihre Gültigkeit ausgesetzt werden, es sei denn, die zuständige Behörde einer Vertragspartei stellt fest, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf Grundlage falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde. Werden die vorgenannten Maßnahmen zum Entzug oder zur Aussetzung der Gültigkeit der Karte von einer anderen als der ausstellenden Vertragspartei getroffen, so sendet diese Vertragspartei die Karte an die Behörden der ausstellenden Vertragspartei zurück und begründet ihr Vorgehen.

d) Die Fahrerkarten werden von den Vertragsparteien gegenseitig anerkannt.

Hat der Inhaber einer von einer Vertragspartei ausgestellten gültigen Fahrerkarte seinen gewöhnlichen Wohnsitz im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei begründet, so kann er einen Antrag auf Umtausch seiner Karte gegen eine gleichwertige Fahrerkarte stellen; es ist Sache der umtauschenden Vertragspartei, gegebenenfalls zu prüfen, ob die vorgelegte Karte noch gültig ist.

Die Vertragsparteien, die einen Umtausch vornehmen, senden die einbehaltene Karte den Behörden der ausstellenden Vertragspartei zurück und begründen ihr Vorgehen.

e) Wird eine Fahrerkarte von einer Vertragspartei ersetzt oder umgetauscht, so wird dieser Vorgang ebenso wie jede weitere Ersetzung oder Erneuerung bei dieser betreffenden Vertragspartei erfasst.

f) Die Vertragsparteien ergreifen alle für die Vermeidung einer Fälschung von Fahrerkarten erforderlichen Maßnahmen.

5. Contracting Parties shall ensure that data needed to monitor compliance with the present Agreement which are recorded and stored by the control device in conformity with Appendix 1B to this Annex can be stored for 365 days after the date of their recording and that they can be made available under conditions that guarantee the security and accuracy of the data.

Contracting Parties shall take any measures necessary to ensure that the resale or decommissioning of a control device cannot detract, in particular, from the satisfactory application of this paragraph.

#### Article 12

1. Drivers shall not use dirty or damaged record sheets or driver card. The sheets or driver card shall be adequately protected on this account.

In case of damage to a sheet or driver card bearing recordings, drivers shall attach the damaged sheet or driver card to a spare sheet or a temporary sheet used to replace it.

If the driver card is damaged, malfunctions or is lost or stolen, the driver shall apply within seven calendar days for its replacement to the competent authorities of the Contracting Party in which he has his normal residence.

Where a driver wishes to renew his driver card, he shall apply to the competent authorities of the Contracting Party in which he has his normal residence not later than 15 working days before the expiry date of the card.

2. Drivers shall use the record sheets or driver card every day on which they are driving, starting from the moment they take over the vehicle. The record sheet or driver card shall not be withdrawn before the end of the daily working period unless its withdrawal is otherwise authorized. No record sheet or driver card may be used to cover a period longer than that for which it is intended.

When, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the control device fitted to the vehicle, the periods of time indicated in paragraph 3, second indent (b), (c) and (d) below shall be entered on the sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet.

5. Les Parties contractantes veillent à ce que les données nécessaires au contrôle du respect du présent Accord, enregistrées et gardées en mémoire par les appareils de contrôle conformément à l'appendice 1B de la présente annexe, soient gardées en mémoire pendant au moins 365 jours après la date de leur enregistrement et puissent être rendues disponibles dans des conditions qui garantissent la sécurité et l'exactitude de ces données.

Les Parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérations de revente ou de mise hors service des appareils de contrôle ne peuvent pas nuire notamment à la bonne application du présent paragraphe.

#### Article 12

1. Les conducteurs n'utilisent pas de feuilles d'enregistrement ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées. À cet effet, les feuilles ou les cartes de conducteur doivent être protégées de manière adéquate.

En cas d'endommagement d'une feuille qui contient des enregistrements ou d'une carte de conducteur, les conducteurs doivent joindre la feuille endommagée ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à la feuille appropriée utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent en demander, dans les sept jours de calendrier, le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.

Lorsque les conducteurs souhaitent renouveler leur carte de conducteur, ils doivent en faire la demande auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale, au plus tard 15 jours ouvrables avant la date d'expiration de la carte.

2. Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou la carte de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3 second tiret, points b), c) et d) du présent article, sont inscrits, de façon lisible et sans souillure des feuilles, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens.

5. Die Vertragsparteien tragen dafür Sorge, dass die für die Überwachung der Einhaltung des Übereinkommens erforderlichen Daten, die von den Kontrollgeräten gemäß Anlage 1B zu diesem Anhang aufgezeichnet und gespeichert werden, nach ihrer Aufzeichnung mindestens 365 Tage lang gespeichert bleiben und unter solchen Bedingungen, die die Sicherheit und Richtigkeit der Angaben garantieren, zugänglich gemacht werden können.

Die Vertragsparteien ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Weiterveräußerung oder Stilllegung von Kontrollgeräten insbesondere die ordnungsgemäße Anwendung dieses Absatzes nicht beeinträchtigen kann.

#### Artikel 12

1. Die Fahrer dürfen keine angeschnitzten oder beschädigten Schaublätter oder Fahrerkarten verwenden. Die Schaublätter oder die Fahrerkarten müssen deshalb in angemessener Weise geschützt werden.

Wird ein Schaublatt, welches Aufzeichnungen enthält, oder eine Fahrerkarte beschädigt, so haben die Fahrer das beschädigte Schaublatt oder die Fahrerkarte dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beizufügen.

Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte müssen die Fahrer bei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sie ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben, binnen sieben Kalendertagen einen Antrag auf Ersetzung der Karten stellen.

Fahrer, die die Erneuerung ihrer Fahrerkarte wünschen, müssen bei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sie ihren gewöhnlichen Wohnsitz haben, spätestens fünfzehn Werktagen vor Ablauf der Gültigkeit der Karte einen entsprechenden Antrag stellen.

2. Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig. Kein Schaublatt oder Fahrerkarte darf über den Zeitraum, für den es bzw. sie bestimmt ist, hinaus verwendet werden.

Wenn die Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, müssen die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Zeiträume von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen werden.

Drivers shall amend the record sheets as necessary should there be more than one driver on board the vehicle, so that the information referred to in paragraph 3 second indent (b), (c) and (d) below is recorded on the record sheet of the driver who is actually driving.

Ils portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations indiquées au paragraphe 3 second tirt, points b), c) et d) du présent article soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.

Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern die erforderlichen Änderungen vor, dass die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

3. Drivers shall:

3. Les conducteurs:

3. Die Fahrer:



- ensure that the time recorded on the sheet agrees with the official time in the country of registration of the vehicle,
- operate the switch mechanisms enabling the following periods of time to be recorded separately and distinctly:

- Veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule;
- Actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes:

- achten darauf, dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der gesetzlichen Zeit des Landes übereinstimmt, in dem das Fahrzeug zugelassen ist;
- betätigen die Schaltvorrichtung des Kontrollgeräts so, dass folgende Zeiten getrennt und unterscheidbar aufgezeichnet werden:

(a) under the sign  or  <sup>1)</sup> driving time;

a) Sous le signe  ou  <sup>1)</sup>: le temps de conduite;

a) unter dem Zeichen  oder  <sup>1)</sup> die Lenkzeiten;

(b) under the sign  or  <sup>1)</sup> all other periods of work;

b) Sous le signe  ou  <sup>1)</sup>: tous les autres temps de travail;

b) unter dem Zeichen  oder  <sup>1)</sup> alle sonstigen Arbeitszeiten;

(c) under the sign  or  <sup>1)</sup> other periods of availability, namely:



c) Sous le signe  ou  <sup>1)</sup>: les temps de disponibilité, à savoir:

c) unter dem Zeichen  oder  <sup>1)</sup> die Bereitschaftszeit, also:



- waiting time, i.e. the period during which drivers need remain at their posts only for the purpose of answering any calls to start or resume driving or to carry out other work,
- time spent beside the driver while the vehicle is in motion,
- time spent on a bunk while the vehicle is in motion;


- Le temps d'attente, c'est-à-dire la période pendant laquelle les conducteurs ne sont pas tenus de rester à leur poste de travail, sauf pour répondre à des appels éventuels afin de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux;
- Le temps passé à côté d'un conducteur pendant la marche du véhicule;
- Le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule;


- die Wartezeit, d. h. die Zeit, in der die Fahrer nur an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, um der etwaigen Aufforderung nachzukommen, die Fahrtätigkeit aufzunehmen bzw. wieder aufzunehmen oder andere Arbeiten zu verrichten;
- die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit;
- die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;


(d) under the sign  or  <sup>1)</sup> breaks in work and daily rest periods.

d) Sous le signe  ou  <sup>1)</sup>: les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

d) unter dem Zeichen  oder  <sup>1)</sup> die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten.

4. Each Contracting Party may permit all the periods referred to in paragraph 3, second indent (b) and (c) to be recorded under the sign  on the record sheets used on vehicles registered in its territory.

4. Chaque Partie contractante peut permettre, pour les feuilles d'enregistrement utilisées sur les véhicules immatriculés sur son territoire, que les périodes de temps visées au paragraphe 3 second tirt, points b) et c) du présent article soient toutes enregistrées sous le signe .

4. Jede Vertragspartei kann gestatten, dass die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b und c genannten Zeiträume in die Schaublätter, die für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge verwendet werden, sämtlich unter dem Zeichen  eingetragen werden.

5. Each crew member concerned shall enter the following information on his record sheet:

5. Chaque membre d'équipage doit porter sur la feuille d'enregistrement les indications suivantes:

5. Der Fahrer hat auf dem Schaublatt folgende Angaben einzutragen:

- (a) on beginning to use the sheet – his surname and first name;
- (b) the date and place where use of the sheet begins and the date and place where such use ends;
- (c) the registration number of each vehicle to which he is assigned, both at the start of the first journey recorded on the sheet and then, in the event of a change

- a) Ses nom et prénom au début d'utilisation de la feuille;
- b) La date et le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille;
- c) Le numéro de la plaque d'immatriculation du véhicule auquel il est affecté avant le premier voyage enregistré sur la feuille et ensuite, en cas de change-

- a) bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen;
- b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort;
- c) die Kennzeichennummer des Fahrzeugs, das ihm zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im

<sup>1)</sup> Symbols used for the digital tachograph.

<sup>1)</sup> Symboles utilisés pour le tachygraphe numérique.

<sup>1)</sup> Symbole, die für den digitalen Fahrtenschreiber verwendet werden.

of vehicle, during use of the sheet;

(d) the odometer reading:

- at the start of the first journey recorded on the sheet,
- at the end of the last journey recorded on the sheet,
- in the event of a change of vehicle during a working day (reading on the vehicle to which he was assigned and reading on the vehicle to which he is assigned);

(e) if relevant, the time of any change of vehicle.

5<sup>bis</sup>. The driver shall enter in the control device in conformity with Appendix 1B the symbols of the countries in which he begins and ends his daily work period.

The above data entries shall be activated by the driver, and may be entirely manual or automatic if the control device is linked to a satellite tracking system.

6. The control device defined in Appendix 1 shall be so designed that it is possible for an authorized inspecting officer, if necessary after opening the equipment, to read the recordings relating to the nine hours preceding the time of the check without permanently deforming, damaging or soiling the sheet.

The device shall, furthermore, be so designed that it is possible, without opening the case, to verify that recordings are being made.

7. (a) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

- the record sheets for the current week and, in any event, the sheet for the last day on which he drove during the previous week,
- the driver card if he holds one, and
- print-outs from the control device defined in Appendix 1B relating to the periods of time indicated in paragraph 3, second indent, (a), (b), (c) and (d) if he drove a vehicle fitted with such a control device during the period referred to in the first indent of this paragraph.

(b) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

ment de véhicule, pendant l'utilisation de la feuille;

d) Le relevé du compteur kilométrique:

- Avant le premier voyage enregistré sur la feuille;
- À la fin du dernier voyage enregistré sur la feuille;
- En cas de changement de véhicule pendant la journée de service (compteur du véhicule auquel il a été affecté et compteur du véhicule auquel il va être affecté);

e) Le cas échéant, l'heure du changement de véhicule.

5<sup>bis</sup>. Le conducteur introduit dans l'appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B le symbole du pays où il commence et celui du pays où il finit sa période de travail journalière.

Les entrées des données susvisées sont activées par le conducteur, elles peuvent être soit entièrement manuelles, soit automatiques lorsque l'appareil de contrôle est relié à un système de positionnement par satellite.

6. L'appareil de contrôle défini à l'appendice 1 doit être conçu de manière à permettre aux agents chargés du contrôle de lire, après ouverture éventuelle de l'appareil, sans déformer d'une façon permanente, endommager ou souiller la feuille, les enregistrements relatifs aux neuf heures précédant l'heure du contrôle.

Les appareils doivent en outre être conçus de manière à permettre de vérifier, sans ouverture du boîtier, que les enregistrements s'effectuent.

7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:

- Les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et, en tout cas, la feuille du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit;
- La carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et
- Les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'appendice 1B et relatifs aux groupes de temps indiqués au paragraphe 3, deuxième tiret, points a), b), c) et d) du présent article, dans le cas où le conducteur aurait conduit un véhicule équipé d'un tel appareil de contrôle durant la période visée au premier tiret du présent paragraphe;

b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:

Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts;

d) den Stand des Kilometerzählers:

- vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
- am Ende der letzten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
- im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags (Zähler des vorherigen Fahrzeugs und Zähler des neuen Fahrzeugs);

e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

5<sup>bis</sup>. Der Fahrer gibt in das Kontrollgerät gemäß Anlage 1B das Symbol des Landes, in dem er seinen Arbeitstag beginnt, und das Symbol des Landes ein, in dem er seinen Arbeitstag beendet.

Die Eingaben der vorgenannten Daten werden vom Fahrer vorgenommen; sie können entweder völlig manuell oder, wenn das Kontrollgerät an ein satellitengestütztes Standortbestimmungssystem angeschlossen ist, automatisch sein.

6. Das Kontrollgerät gemäß Anlage 1 muss so beschaffen sein, dass die Kontrollbeamten nach etwaiger Öffnung des Gerätes, ohne das Schaublatt bleibend zu verformen, zu beschädigen oder zu verschmutzen, die Aufzeichnungen der letzten neun Stunden vor dem Kontrollzeitpunkt ablesen können.

Das Gerät muss außerdem so beschaffen sein, dass ohne Öffnung des Gehäuses nachgeprüft werden kann, ob die Aufzeichnungen erfolgen.

7. a) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

- die Schaublätter für die laufende Woche sowie in jedem Fall das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist,
- die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und
- Ausdrucke aus dem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B für die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben a, b, c und d angegebenen Zeiträume, falls er in dem im ersten Gedankenstrich angegebenen Zeitraum ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem solchen Kontrollgerät ausgerüstet ist.

b) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

- the driver card of which he is the holder and,
- the record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the first indent of subparagraph (a) during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

(c) An authorized inspecting officer may check compliance with the Agreement by analysis of the record sheets, of the displayed or printed data which have been recorded by the control device or by the driver card or, failing this, by analysis of any other supporting document that justifies non-compliance with a provision, such as those laid down in article 13 (2) and (3).

8. It shall be forbidden to falsify, suppress or destroy data recorded on the record sheet, stored in the control device or on the driver card, or print-outs from the control device as defined in Appendix 1B. The same applies to any manipulation of the control device, record sheet or driver card which may result in data and/or printed information being falsified, suppressed or destroyed. No device which could be used to carry out the manipulations mentioned shall be present on the vehicle.

#### Article 13

1. In the event of breakdown or faulty operation of the control device, the employer shall have it repaired by an approved fitter or workshop, as soon as circumstances permit.

If the vehicle is unable to return to the premises within a period of one week calculated from the day of the break-down or of the discovery of defective operation, the repair shall be carried out en route.

Measures taken by the Contracting Parties may give the competent authorities power to prohibit the use of the vehicle in cases where breakdown or faulty operation has not been put right as provided in the foregoing subparagraphs.

2. While the device is unserviceable or malfunctioning, drivers shall mark on the record sheet or sheets, or on a temporary sheet to be attached to the record sheet or to the driver card, on which he shall enter

- La carte de conducteur dont il est titulaire; et
- Les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au sous-paragraphe a), premier tiret, dans le cas où il aurait conduit, pendant cette période, un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1.

(c) Un agent habilité peut contrôler le respect du présent Accord par l'analyse des feuilles d'enregistrement, des données affichées ou imprimées qui ont été enregistrées par l'appareil de contrôle ou par la carte de conducteur et, à défaut, par l'analyse de tout autre document probant permettant de justifier le non-respect d'une disposition telle que celles prévues à l'article 13, paragraphes 2 et 3.

8. Il est interdit de falsifier, d'effacer ou de détruire les enregistrements faits sur la feuille d'enregistrement, les données stockées dans l'appareil de contrôle ou la carte de conducteur, ainsi que les documents d'impression issus de l'appareil de contrôle défini à l'appendice 1B. Il est également interdit de manipuler l'appareil de contrôle, la feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur et/ou les documents d'impression, en vue de falsifier les enregistrements, de les rendre inaccessibles ou de les détruire. Aucun dispositif permettant d'effectuer les manipulations mentionnées ci-dessus ne doit se trouver à bord du véhicule.

#### Article 13

1. En cas de panne ou de fonctionnement défectueux de l'appareil de contrôle, l'employeur doit le faire réparer, par un installateur ou un atelier agréé, aussitôt que les circonstances le permettent.

Si le retour au siège ne peut s'effectuer qu'après une période dépassant une semaine à compter du jour de la panne ou de la constatation du fonctionnement défectueux, la réparation doit être effectuée en cours de route.

Les Parties contractantes peuvent prévoir la faculté pour les autorités compétentes d'interdire l'usage du véhicule dans les cas où il n'est pas remédié à la panne ou au fonctionnement défectueux dans les conditions fixées ci-avant.

2. Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers ne sont plus

- die Fahrerkarte, deren Inhaber er ist, und
- die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Buchstabe a erster Gedankenstrich, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist.

(c) Ein ermächtigter Kontrollbeamter kann die Einhaltung des Übereinkommens überprüfen, indem er die Schaublätter, die im Kontrollgerät oder auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten (mittels Anzeige oder Ausdruck) oder andernfalls jedes andere beweiskräftige Dokument, das die Nichteinhaltung einer Bestimmung wie etwa des Artikels 13 Absätze 2 und 3 belegt, analysiert.

8. Die Verfälschung, Unterdrückung oder Vernichtung von Aufzeichnungen auf dem Schaublatt, des Speicherinhalts des Kontrollgeräts bzw. der Fahrerkarte sowie der von dem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgedruckten Dokumente ist verboten. Dies gilt in gleicher Weise für Manipulationen am Kontrollgerät, am Schaublatt oder an der Fahrerkarte, durch die die Aufzeichnungen und/oder die ausgedruckten Dokumente verfälscht, unterdrückt oder vernichtet werden können. Im Fahrzeug darf keine Einrichtung vorhanden sein, die zu diesem Zweck verwendet werden kann.

#### Artikel 13

1. Bei einer Betriebsstörung oder bei mangelhaftem Funktionieren des Kontrollgeräts muss der Unternehmer die Reparatur, sobald die Umstände dies gestatten, von einem zugelassenen Installateur oder einer zugelassenen Werkstatt durchführen lassen.

Kann die Rückkehr zum Sitz des Unternehmens erst nach mehr als einer Woche nach dem Tag des Eintritts der Störung oder der Feststellung des mangelhaften Funktionierens erfolgen, so ist die Reparatur unterwegs vorzunehmen.

Die Vertragsparteien können vorsehen, dass die zuständigen Behörden die Benutzung des Fahrzeugs verbieten können, wenn eine Betriebsstörung oder ein mangelhaftes Funktionieren nicht gemäß den Unterabsätzen 1 und 2 des vorliegenden Artikels behoben wird.

2. Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Kontrollgeräts hat der Fahrer auf dem Schaublatt (den Schaublättern) oder einem dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beizufügenden Blatt die vom

data enabling him to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature, all information for the various periods of time which are no longer recorded or printed out correctly by the control device.

If a driver card is damaged, malfunctions or is lost or stolen, the driver shall, at the end of his journey, print out the information relating to the periods of time recorded by the control device and mark on that document the details that enable him to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature.

3. If a driver card is damaged or if it malfunctions, the driver shall return it to the competent authority of the Contracting Party in which he has his normal residence. Theft of the driver card shall be the subject of a formal declaration to the competent authorities of the State where the theft occurred.

Loss of the driver card must be reported in a formal declaration to the competent authorities of the Contracting Party that issued it and to the competent authorities of the Contracting Party of normal residence where they are different.

The driver may continue to drive without a driver card for a maximum period of 15 calendar days or for a longer period if this is necessary for the vehicle to return to its premises, provided he can prove the impossibility of producing or using the card during this period.

Where the authorities of the Contracting Party in which the driver has his normal residence are different from those which issued his card and where the latter are requested to renew, replace or exchange the driver card, they shall inform the authorities which issued the old card of the precise reasons for its renewal, replacement or exchange.

#### Article 14

1. Pursuant to article 13, paragraph 2 (b) of the Agreement, drivers who are driving a vehicle registered in a Contracting Party and to whom the competent authorities have not yet been able to issue the driver cards and who, during the transitional period referred to in paragraph 1 of this article, drive in international traffic with a vehicle fitted with a digital control device in accordance with Appendix 1B to the Annex, must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests, the printouts and/or the record sheets for the current week and, in any event, the printout and/or

enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille appropriée à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur, et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.

En cas de perte, de vol, de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur imprime, à la fin de son voyage, les indications relatives aux groupes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle et reporte sur le document d'impression les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur) et y appose sa signature.

3. En cas de détérioration ou de mauvais fonctionnement de sa carte, le conducteur la retourne à l'autorité compétente de la Partie contractante dans laquelle il a sa résidence normale. Le vol de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de la Partie contractante où le vol s'est produit.

La perte de la carte de conducteur doit faire l'objet d'une déclaration en bonne et due forme auprès des autorités compétentes de la Partie contractante qui l'a délivrée et auprès de celles de la Partie contractante de la résidence normale dans le cas où ces autorités seraient différentes.

Le conducteur peut continuer à conduire son véhicule sans sa carte de conducteur durant une période maximale de 15 jours de calendrier, ou pendant une période plus longue s'il le faut pour permettre au véhicule de regagner le siège de l'entreprise, à condition qu'il puisse justifier de l'impossibilité de présenter ou d'utiliser sa carte durant cette période.

Lorsque les autorités de la Partie contractante dans laquelle le conducteur a sa résidence normale sont différentes de celles qui ont délivré sa carte et qu'elles sont appelées à procéder au renouvellement, au remplacement ou à l'échange de la carte de conducteur, elles informent les autorités qui ont délivré l'ancienne carte des motifs exacts de son renouvellement, de son remplacement ou de son échange.

#### Article 14

1. En application de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 13 de l'Accord, les conducteurs qui, pendant la période transitoire de quatre ans visée au paragraphe 1 du présent article, conduisent en circulation internationale un véhicule équipé d'un appareil de contrôle numérique conforme à l'appendice 1B de la présente annexe et auxquels les autorités compétentes n'ont pas encore pu délivrer de carte de conducteur, doivent pouvoir présenter, à toute réquisition, les feuillets imprimés ou les relevés indiquant leurs horaires pendant la semaine en cours et, dans tous les cas, le

Kontrollgerät nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die Zeitgruppen zu vermerken, zusammen mit Angaben zu seiner Person (Name und Nummer seines Führerscheins oder Name und Nummer seiner Fahrerkarte) und seiner Unterschrift.

Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte lässt der Fahrer am Ende der Fahrt die Angaben über die Zeitgruppen ausdrucken, die das Kontrollgerät aufgezeichnet hat, macht auf dem Ausdruck Angaben zu seiner Person (Name und Nummer seines Führerscheins oder Name und Nummer seiner Fahrerkarte) und versieht ihn mit seiner Unterschrift.

3. Bei Beschädigung oder Fehlfunktion der Fahrerkarte gibt der Fahrer diese Karte der zuständigen Behörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet er seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, zurück. Der Diebstahl einer Fahrerkarte ist den zuständigen Behörden des Staates, in dem sich der Diebstahl ereignet hat, ordnungsgemäß zu melden.

Der Verlust einer Fahrerkarte ist den zuständigen Behörden der ausstellenden Vertragspartei sowie, sofern es sich nicht um dieselbe Vertragspartei handelt, den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, ordnungsgemäß zu melden.

Der Fahrer darf seine Fahrt ohne Fahrerkarte während eines Zeitraums von höchstens 15 Kalendertagen fortsetzen, bzw. während eines längeren Zeitraums, wenn das für die Rückkehr des Fahrzeugs zu dem Standort des Unternehmens erforderlich ist, sofern er nachweisen kann, dass es unmöglich war, die Fahrerkarte während dieses Zeitraums vorzulegen oder zu benutzen.

Handelt es sich bei den Behörden der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Fahrer seinen gewöhnlichen Wohnsitz hat, nicht um die Behörden, die die Fahrerkarte ausgestellt haben, und müssen diese die Fahrerkarte erneuern, ersetzen oder austauschen, teilen sie den Behörden, die die bisherige Karte ausgestellt haben, die genauen Gründe für ihre Erneuerung, die Ersetzung oder den Austausch mit.

#### Artikel 14

1. Gestützt auf Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b dieses Übereinkommens müssen Fahrer, die während der Übergangsfrist gemäß Absatz 1 desselben Artikels im internationalen Verkehr ein Fahrzeug lenken, das mit einem digitalen Kontrollgerät gemäß Anlage 1B des vorliegenden Anhangs ausgerüstet ist, und denen die zuständigen Behörden noch keine Fahrerkarten ausstellen konnten, auf Verlangen eines Kontrollbeamten jederzeit die Ausdrucke und/oder die Schaublätter der laufenden Woche und in jedem Fall den Ausdruck und/oder das Schaublatt des letzten Tages der vorange-



record sheet for the last day on which he drove during the previous week.

2. Paragraph 1 does not apply to drivers of vehicles registered in a country where it is obligatory to use a driver card. However, drivers shall produce printouts whenever an inspecting officer so requests.

3. The printouts referred to in paragraph 1 shall be marked with the details that enable the drivers to be identified (name and number of the driving licence), including their signature.”

feuille et/ou le relevé correspondant à leur dernier jour de conduite pendant la semaine précédente.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules immatriculés dans un pays où la carte de conducteur est obligatoire. Les conducteurs sont cependant tenus de présenter des feuillets imprimés à toute réquisition.

3. Les feuillets imprimés dont il est question au paragraphe 1 ci-dessus doivent contenir tous les éléments d'information permettant d'identifier le conducteur (nom et numéro du permis de conduire), ainsi que sa signature.»

henden Woche, an dem sie gefahren sind, vorweisen können.

2. Absatz 1 gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die in einem Land zugelassen sind, das eine Fahrerkartenpflicht kennt. Die Fahrer müssen jedoch auf Verlangen eines Kontrollbeamten jederzeit Ausdrucke vorweisen können.

3. Die Ausdrucke gemäß Absatz 1 müssen alle zur Identifikation des Fahrers erforderlichen Informationen (Name und Nummer des Führerscheins) sowie seine Unterschrift aufweisen.“

### Part three

#### Amendments concerning the Appendices to the Annex to the AETR

After Appendix 1 to the Annex, include a new Appendix 1B, to read:

#### „Appendix 1B

**Requirements for the construction, testing, installation and inspection of the digital control device used in road transport**

#### Article 1

##### Preamble

1. As this Appendix is an adaptation of Annex IB of Council Regulation (EEC) No. 3821/85 of 20 December 1985 concerning recording equipment in the field of road transport<sup>1)</sup>, the content of this Annex is not reproduced in the AETR because of its size and its very technical character. For the complete official text and its subsequent amendments, Contracting Parties shall refer to the Official Journal of the European Union.

The content of the present Appendix 1B is therefore limited to an introduction citing the references to the relevant texts of the European Union and of the Official Journals in which they were published and highlighting, by means of cross references, the particular points where that Annex has had to be adapted to the context of the AETR.

<sup>1)</sup> As amended by Council Regulation (EC) No. 2135/98, of 24 September 1998 (OJ L 274 of 9 October 1998) as well as by Commission Regulations (EC) No. 1360/2002 of 13 June 2002 (OJ L 207 of 5 August 2002 (corrigendum OJ L 77 of 13 March 2004)) and No. 432/2004 of 5 March 2004 (OJ L 71 of 10 March 2004).

### Troisième partie

#### Amendements concernant les Appendices à l'Annexe de l'AETR

Il est introduit, après l'Appendice 1 de l'Annexe, un nouvel Appendice 1B rédigé comme suit:

#### «Appendice 1B

**Dispositions relatives à la construction, l'essai, l'installation et le contrôle du matériel d'enregistrement numérique utilisé dans les transports routiers**

#### Article 1

##### Préambule

1. Étant donné que le présent appendice est une adaptation de l'annexe 1B du Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, en date du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route<sup>1)</sup>, le contenu de cette annexe n'est pas reproduit dans l'AETR en raison de son volume et de son caractère très technique. Pour obtenir le texte officiel complet ainsi que ses amendements ultérieurs, les Parties contractantes devront se reporter au Journal officiel de l'Union européenne.

Le contenu du présent appendice 1B se limite donc à une introduction donnant la référence des textes pertinents de l'Union européenne et de celle des Journaux officiels dans lesquels ils ont été publiés et signalant, aux moyens de références croisées, les points particuliers sur lesquels cette annexe doit être adaptée au contexte de l'AETR.

<sup>1)</sup> Tel qu'amendé par le Règlement (CE) n° 2135/98 du Conseil, en date du 24 septembre 1998 (JO L 274 du 09 octobre 1998), ainsi que par les Règlements de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 (JO L 207 du 5 août 2002 (corrigendum JO L 77 du 13 mars 2004)) et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (JO L 71 du 10 mars 2004).

### Teil 3

#### Änderungen der Anlagen des Anhangs zum AETR

Nach Anlage 1 des Anhangs wird eine neue Anlage 1B angefügt, die folgenden Wortlaut hat:

#### „Anlage 1B

**Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung des im internationalen Straßenverkehr verwendeten digitalen Kontrollgeräts**

#### Artikel 1

##### Präambel

1. Diese Anlage ist eine Anpassung des Anhangs 1B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr.<sup>2)</sup> Der Inhalt dieses Anhangs wird im AETR aufgrund seines Umfangs und seines äußerst technischen Charakters nicht wiedergegeben. Den offiziellen Text und seine späteren Änderungen können die Vertragsparteien dem Amtsblatt der Europäischen Union entnehmen.

Die Anlage 1B beschränkt sich daher darauf, die bibliographischen Angaben der sachdienlichen Texte der Europäischen Union und ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt aufzuführen und mit Querverweisen auf jene Einzelpunkte hinzuweisen, für die der Anhang an den Kontext des AETR angepasst werden musste.

<sup>2)</sup> Geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 (ABl. L 274 vom 9. Oktober 1998) und die Verordnungen (EG) Nr. 1360/2002 vom 13. Juni 2002 (ABl. L 207 vom 5. August 2002 (Korrigendum ABl. L 77 vom 13. März 2004)) und Nr. 432/2004 vom 5. März 2004 (ABl. L 71 vom 10. März 2004).

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>2. In order to facilitate consultation of that Annex with the adaptations made to take into account the AETR and to allow an overall view of the text, a consolidated version of this Appendix will be elaborated by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe. However, this version will not have any legal force. This version, elaborated in the official languages of the UNECE, will be updated as necessary.</p> | <p>2. Afin de faciliter la consultation de cette annexe avec les adaptations apportées pour prendre en compte le contexte de l'AETR et donner ainsi une vision d'ensemble du texte [...], une version consolidée de l'Appendice 1B sera élaborée par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. Elle n'aura toutefois aucune force de loi. Cette version, éditée dans les langues officielles de la CEE-ONU, sera mise à jour en tant que de besoin.</p> | <p>2. Zur einfacheren Lesbarkeit dieses Anhangs und seiner Anpassungen, die im Zusammenhang mit dem AETR nötig sind, und um einen Überblick über den Anhang zu erhalten, erarbeitet das Sekretariat der UN-Wirtschaftskommission für Europa eine konsolidierte Fassung, die jedoch nicht rechtsverbindlich sein wird. Sie wird in den offiziellen Sprachen der ECE/UNO verfasst und nach Bedarf aktualisiert.</p> |
|---|---|---|

**Article 2**

**Introductory provisions to Appendix 1B**

1. In accordance with paragraph 1 of article 1 above, Contracting Parties are invited, in order to consult Annex IB, to refer to Commission Regulations No. 1360/2002 of 13 June 2002 and No. 432/2004 of 5 March 2004 (see footnote below for the dates of their publication of the Official Journal of the European Union), adapting for the seventh and eighth times to technical progress Council Regulation (EEC) No. 3821/85 concerning recording equipment in the field of road transport.
2. For the purposes of Appendix 1B:
- 2.1 The terms in the left column below shall be replaced by the corresponding terms in the right column:

**Article 2**

**Dispositions introductives de l'appendice 1B**

1. Conformément au paragraphe 1 de l'article 1 ci-dessus, les Parties contractantes sont invitées à se reporter, pour consulter l'annexe 1B, aux Règlements de la Commission (CE) n° 1360/2002 du 13 juin 2002 et n° 432/2004 du 5 mars 2004 (voir renvoi ci-dessous pour les dates de leur publication au Journal officiel de l'Union européenne) qui adapte pour les septième et huitième fois au progrès technique le Règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.
2. Aux fins de l'appendice 1B:
- 2.1 Les termes figurant dans la colonne de gauche ci-dessous doivent être remplacés par les termes correspondants figurant dans la colonne de droite:

**Artikel 2**

**Einleitende Bestimmungen zu Anlage 1B**

1. In Übereinstimmung mit Artikel 1 Absatz 1 werden die Vertragsparteien, wenn sie Anhang 1B konsultieren möchten, auf die Verordnungen Nr. 1360/2002 der Kommission vom 13. Juni 2002 und Nr. 432/2004 vom 5. März 2004 verwiesen (siehe Fußnote betreffend die Daten ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union), welche die siebte und achte Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt darstellen.
2. Im Sinne der Anlage 1B:
- 2.1 werden die Begriffe in der linken Spalte durch die Begriffe in der rechten Spalte ersetzt:

Terms used in Annex IB Termes utilisés dans l'annexe 1B Begriffe in Anhang 1B	Replaced by Remplacé par Ersetzt durch	Terms used in the AETR Termes à utiliser dans l'AETR Begriffe im AETR
Member States États membres Mitgliedstaaten		Contracting Parties Parties contractantes Vertragsparteien
MS EM MS		CP PC VP
Annex (1B) Annexe (1B) Anhang (1B)		Appendix (1B) Appendice (1B) Anlage (1B)
Appendix Appendice Anlage		Sub-Appendix Sous-appendice Unteranlage
Regulation Règlement Verordnung		Agreement or AETR Accord ou AETR Übereinkommen oder AETR
Community Communauté Gemeinschaft		UNECE CEE-ONU UN-ECE
Recording equipment (English version only)		Control device (English version only)

2.2 References made to legal texts in the left column below shall be replaced by those in the right column:

2.2 Les références aux textes juridiques figurant dans la colonne de gauche ci-dessous doivent être remplacées par celles figurant dans la colonne de droite:

2.2 Die Verweise auf Rechtsdokumente in der linken Spalte werden durch die Verweise in der rechten Spalte ersetzt:

<p><b>Legal texts of the European Community</b>  <b>Textes juridiques de la Communauté européenne</b>  <b>Rechtstexte der Europäischen Gemeinschaft</b></p>	<p><b>Replaced by</b>  <b>Remplacé par</b>  <b>Ersetzt durch</b></p>	<p><b>Legal texts of the United Nations Economic Commission for Europe</b>  <b>Textes juridiques relevant de la Commission économique pour l'Europe</b>  <b>Rechtstexte der UN-Wirtschaftskommission für Europa</b></p>
<p>Council Regulation (EEC) No. 3821/85                      Règlement n° 3821/85/CEE du Conseil                      Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates</p>		<p>AETR                      AETR                      AETR</p>
<p>Council Directive No. 92/23/EEC                      Directive n° 92/23/CEE du Conseil                      Richtlinie 92/23/EWG des Rates</p>		<p>ECE Regulation 54                      Règlement CEE n° 54                      ECE-Regelung Nr. 54</p>
<p>Commission Directive No. 95/54/EC adapting to technical progress Council Directive 72/245/EEC                      Directive n° 95/54/CE de la Commission portant adaptation au progrès technique de la directive n° 72/245/CEE du Conseil                      Richtlinie 95/54/EG der Kommission zur Anpassung der Richtlinie 72/245/EWG des Rates an den technischen Fortschritt</p>		<p>ECE Regulation 10                        Règlement CEE n° 10                        ECE-Regelung Nr. 10</p>

2.3 A list of texts or provisions for which an ECE equivalent does not exist or for which more information is necessary appears below. These texts or information are only quoted for reference.

2.3 La liste des textes ou des dispositions pour lesquels il n'existe pas d'équivalent CEE-ONU ou qui nécessitent un complément d'information est donnée ci-dessous. Ces textes ou informations ne sont cités que pour mémoire.

2.3 Die folgende Referenzliste umfasst Texte oder Bestimmungen, zu denen kein ECE-Dokument vorliegt oder zu denen nähere Informationen erforderlich sind. Diese Texte oder Informationen sind nur als Bezugsangaben genannt.

2.3.1 The limit for setting the speed limitation device, as defined in I (Definitions), bb) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 92/6/EEC of 10 February 1992 (OJ, No. L 57, 02/03/1992).

2.3.1 La limite fixée pour le réglage du dispositif de limitation de vitesse, telle que définie au I (Définitions) bb) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 92/6/CEE du 10 février 1992 (JO L 57 du 02/03/1992).

2.3.1 Der Höchstwert für die Einstellung von Geschwindigkeitsbegrenzern gemäß Anhang IB/Anlage 1B Ziffer I (Begriffsbestimmungen) Buchstabe bb entspricht den Bestimmungen der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 (ABl. Nr. L 57, 02.03.1992).

2.3.2 The measurement of distances, as defined in I (Definitions), u) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 97/27/EC of 22 July 1997, as last amended (OJ, No. L 233, 25/08/1997).

2.3.2 La mesure des distances, telle qu'elle est définie au I (Définitions) u) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 97/27/CE du Conseil, en date du 22 juillet 1997, telle qu'elle a été amendée en dernier lieu (JO L 233 du 25/08/1997).

2.3.2 Die Messung der Wegstrecken gemäß Anhang IB/Anlage 1B Ziffer I (Begriffsbestimmungen) Buchstabe u entspricht den Bestimmungen der Richtlinie 97/27/EWG des Rates vom 22. Juli 1997, in ihrer zuletzt geänderten Fassung (ABl. Nr. L 233, 25.08.1997).

2.3.3 Vehicle identification, as defined in I (Definitions), nn) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 76/114/EEC of 18 December 1975 (OJ, No. L 24, 30/01/1976).

2.3.3 L'identification des véhicules, telle qu'elle est définie au I (Définitions), nn) de l'annexe 1B/appendice 1B est conforme aux dispositions de la Directive n° 76/114/CEE du Conseil, en date du 18 décembre 1975 (JO L 24 du 30/01/1976).

2.3.3 Die Fahrzeugkennung gemäß Anhang IB/Anlage 1B Ziffer I (Begriffsbestimmungen) Buchstabe nn entspricht den Bestimmungen der Richtlinie 76/114/EWG des Rates vom 18. Dezember 1975 (ABl. Nr. L 24, 30.01.76).

2.3.4 The provisions on security shall conform with the provisions laid out in Council Recommendation No. 95/144/EC of 7 April 1995, on common information technology security evaluation criteria (ITSEC) (OJ, No. L 93, 26/04/1995).

2.3.4 Les prescriptions en matière de sécurité doivent être conformes aux dispositions énoncées dans la Recommandation n° 95/144/CE du Conseil, en date du 7 avril 1995, concernant des critères communs d'évaluation de la sécurité des technologies de l'information (JO L 93 du 26/04/1995).

2.3.4 Die Sicherheitsbestimmungen entsprechen den Bestimmungen der Empfehlung 95/144/EG des Rates vom 7. April 1995 über gemeinsame Kriterien für die Bewertung der Sicherheit von Systemen der Informationstechnik (ITSEC) (ABl. Nr. L 93, 26.04.1995).

2.3.5 The protection of individuals with regard to the processing of personal data and the free movement of such data conform to the provisions of Council Directive No. 95/46/EC of 24 October 1995, as last amended (OJ, No. L 281, 23/11/1995).	2.3.5 La protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et la libre circulation de ces données sont conformes aux dispositions de la Directive n° 95/46/CE du Conseil, en date du 24 octobre 1995, telle qu'elle a été amendée en dernier lieu (JO L 281 du 23/11/1995).	2.3.5 Der Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und der freie Datenverkehr entsprechen den Bestimmungen der Richtlinie 95/46/EWG des Rates vom 24. Oktober 1995, in ihrer zuletzt geänderten Fassung (ABl. Nr. L 281, 23.11.95).
2.4 Other provisions to be changed or deleted:	2.4 Autres dispositions à modifier ou à supprimer:	2.4 Weitere Bestimmungen, die geändert oder gestrichen werden:
2.4.1 The content of requirement 172 is deleted and replaced by 'Reserved'.	2.4.1 Le texte de la disposition 172 est supprimé et remplacé par la mention «Réservé».	2.4.1 Der Text der Ziffer 172 wird gestrichen und durch „Vorbehalten“ ersetzt.
2.4.2 Requirement 174 is changed as follows:  'the distinguishing sign of the Contracting Party issuing the card. The distinguishing signs of non EU Contracting Parties are those drawn up in accordance with the 1968 Vienna Convention on Road Traffic or the 1949 Geneva Convention on Road Traffic'.	2.4.2 La disposition 174 est modifiée comme suit:  «le signe distinctif de la Partie contractante ayant délivré la carte. Les signes distinctifs des Parties contractantes non membres de l'Union européenne sont ceux définis dans la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 et dans la Convention de Genève sur la circulation routière de 1949.»	2.4.2 Ziffer 174 wird wie folgt geändert:  „Das Unterscheidungszeichen der ausstellenden Vertragspartei. Die Unterscheidungszeichen von Nicht-EU-Staaten entsprechen den im Wiener Übereinkommen von 1968 über den Straßenverkehr oder im Genfer Abkommen von 1949 über den Straßenverkehr festgelegten Unterscheidungszeichen.“
2.4.3 The reference to the EU flag with the letters 'MS' meaning 'Member State' in requirement 178 is replaced by the letters 'CP' meaning 'Contracting Party', the flag of the non EU Contracting Party being optional.	2.4.3 Le renvoi au drapeau de l'Union européenne, suivi des lettres «EM» («État membre») dans la disposition 178 est remplacé par les lettres «PC» («Parties contractantes»), l'indication du drapeau des Parties contractantes non membres de l'Union européenne étant facultative.	2.4.3 Die Bezugnahme auf die EU-Flagge mit den Buchstaben „MS“ („Mitgliedstaat“) in Ziffer 178 wird ersetzt durch: „VP“ („Vertragspartei“), wobei die Verwendung der Flagge von Vertragsparteien, die nicht Mitgliedstaaten der EU sind, freiwillig ist.
2.4.4 Requirement 181 is changed as follows:  'After consulting the UN/ECE secretariat, Contracting Parties may add colours or markings, such as security features, without prejudice to the other provisions of this Appendix'.	2.4.4 La disposition 181 est modifiée comme suit:  «En consultation avec le secrétariat de la CEE-ONU, les Parties contractantes peuvent ajouter des couleurs ou des marques, par exemple des marques de sécurité, sans préjudice des autres dispositions du présent appendice.»	2.4.4 Ziffer 181 wird wie folgt geändert:  „Die Vertragsparteien können nach Absprache mit dem UNO-ECE-Sekretariat, unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieser Anlage, Farben oder Zeichen als Sicherheitsmerkmale hinzufügen.“
2.4.5 Requirement 278 is changed as follows:  'Interoperability tests are carried out by a single competent body'.	2.4.5 La disposition 278 est modifiée comme suit:  «Des essais d'interopérabilité sont effectués par un seul et même organe compétent.»	2.4.5 Ziffer 278 wird wie folgt geändert:  „Interoperabilitätsprüfungen werden von einer einzigen Prüfstelle durchgeführt.“
2.4.6 Requirements 291 to 295 are deleted and replaced by 'Reserved'.	2.4.6 Les dispositions 291 à 295 sont supprimées et remplacées par la mention «Réservé».	2.4.6 Die Ziffern 291 bis 295 werden gelöscht und ersetzt durch: „Vorbehalten“.
2.4.7 In Appendix 9/Sub-appendix 9 of the AETR (Type approval – List of minimum required tests), 1, 1-1, the introductory sentence is modified as follows:  'The type approval procedure for the recording equipment (or component) or tachograph card is based on:' "	2.4.7 Dans l'appendice 9/sous-appendice 9 de l'AETR (Homologation par type – Liste des essais minimums prescrits), 1, 1-1, la phrase d'introduction est modifiée comme suit:  «L'homologation par type du matériel (ou d'un élément) d'enregistrement ou de la carte du tachygraphe est fondée sur:». »	2.4.7 Anlage 9/Unteranlage 9 AETR („Bauartgenehmigung – Mindestanforderungen an die durchzuführenden Prüfungen), 1, 1-1, erster Satz wird wie folgt geändert:  „Die Bauartgenehmigung von Kontrollgeräten (oder deren Komponenten) oder einer Fahrtenstreiberkarte beruht auf:“ "
The title of Appendix 2 is modified as follows:	Le titre de l'Appendice 2 est modifié comme suit:	Die Überschrift der Anlage 2 wird wie folgt geändert:
<b>“Approval Mark and Certificates”</b>	<b>«Marque et fiches d'homologation»</b>	<b>„Prüfzeichen und Bauartgenehmigungsbogen“</b>
The list of countries in paragraph 1 of Chapter I of Appendix 2 “Approval mark” is completed and modified as following:	La liste des pays figurant au paragraphe 1 du point I «Marque d'homologation» de l'Appendice 2 est complétée et modifiée comme suit:	Die Länderliste in Anlage 2 Kapitel I Absatz 1 „Prüfzeichen“ wird wie folgt ergänzt und geändert:

“Hungary	7	«Hongrie	7	„Ungarn	7
Switzerland	14	Suisse	14	Schweiz	14
Finland	17	Finlande	17	Finnland	17
Liechtenstein	33	Liechtenstein	33	Liechtenstein	33
Bulgaria	34	Bulgarie	34	Bulgarien	34
Kazakhstan	35	Kazakhstan	35	Kasachstan	35
Lithuania	36	Lituanie	36	Litauen	36
Turkey	37	Turquie	37	Türkei	37
Turkmenistan	38	Turkménistan	38	Turkmenistan	38
Azerbaijan	39	Azerbaïdjan	39	Aserbajdschan	39
The former Yugoslav Republic of Macedonia	40	L'ex-République yougoslave de Macédoine	40	Frühere Jugoslawische Republik Mazedonien	40
Andorra	41	Andorre	41	Andorra	41
Uzbekistan	44	Ouzbékistan	44	Usbekistan	44
Cyprus	49	Chypre	49	Zypern	49
Malta	50	Malte	50	Malta	50
‘Yugoslavia	10’	·Yougoslavie	10·	„Jugoslawien	10’
is replaced by		est remplacé par		wird ersetzt durch	
‘Serbia and Montenegro	10’ ”	·Serbie-et-Monténégro	10· »	„Serbien und Montenegro	10’ “

The title of Chapter II “Approval certificate” of Appendix 2 is modified as follows:

Le titre du point II «Fiche d’homologation» de l’Appendice 2 est modifié comme suit:

Die Überschrift der Anlage 2 Kapitel II „Bauartgenehmigungsbogen“ wird wie folgt geändert:

**“II. Approval certificate for products in accordance with Appendix 1”**

**«II. Fiche d’homologation pour les produits conformes à l’Appendice 1»**

**„II. Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1 erfüllen“**

The following new section III is added to Appendix 2:

L’Appendice 2 est complété par le nouveau point III ci-après:

Anlage 2 wird durch den folgenden neuen Abschnitt III ergänzt:

“III. Approval certificate for products in accordance with Appendix 1B

«III. Fiche d’homologation pour les produits conformes à l’Appendice 1B

„III. Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B erfüllen

Once the Contracting Party has effected an approval it issues the applicant with an approval certificate, drawn up in accordance with the model below. Contracting Parties use copies of this document in order to communicate to other Contracting Parties approvals granted or any withdrawals.

La Partie contractante ayant procédé à une homologation délivre au demandeur une fiche d’homologation, établie selon le modèle ci-après. Pour la communication aux autres Parties contractantes des homologations accordées ou des retraits éventuels, chaque Partie contractante utilise des copies de ce document.

Die Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung erteilt hat, stellt dem Antragsteller eine Bauartgenehmigung nach folgendem Muster aus. Für die Bekanntgabe der erteilten Bauartgenehmigung oder den etwaigen Entzug verwendet jede Vertragspartei Durchschriften dieses Dokuments.

Approval certificate for products in accordance with appendix 1B	Fiche d'homologation pour les produits conformes à l'Appendice 1B	Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B erfüllen
Name of the competent administration .....	Nom de l'administration compétente .....	Name der zuständigen Behörde .....
Communication concerning <sup>1)</sup> :	Communication concernant <sup>1)</sup> :	Mitteilung betreffend <sup>1)</sup>
<input type="radio"/> Approval <input type="radio"/> Withdrawal of an approval <input type="radio"/> Of a control device model <input type="radio"/> Of a control device component <sup>2)</sup>  <input type="radio"/> Of a driver card <input type="radio"/> Of a workshop card <input type="radio"/> Of a company card <input type="radio"/> Of an inspector's card	<input type="radio"/> l'homologation <input type="radio"/> le retrait d'homologation <input type="radio"/> d'un modèle d'appareil de contrôle <input type="radio"/> d'un composant d'appareil de contrôle <sup>2)</sup>  <input type="radio"/> d'une carte de conducteur <input type="radio"/> d'une carte d'atelier <input type="radio"/> d'une carte d'entreprise <input type="radio"/> d'une carte de contrôleur	<input type="radio"/> die Bauartgenehmigung für <input type="radio"/> den Entzug der Bauartgenehmigung für <input type="radio"/> das Muster eines Kontrollgeräts <input type="radio"/> die Komponente eines Kontrollgeräts <sup>2)</sup>  <input type="radio"/> eine Fahrerkarte <input type="radio"/> eine Werkstattkarte <input type="radio"/> eine Unternehmenskarte <input type="radio"/> eine Kontrollkarte
Approval No	N° d'homologation	Bauartgenehmigung Nr.
1. Manufacturing or commercial mark ...	1. Marque de fabrique ou de commerce	1. Hersteller- oder Handelsmarke .....
2. Name of model .....	2. Dénomination du modèle .....	2. Modellbezeichnung .....
3. Name of manufacturer .....	3. Nom du fabricant .....	3. Name des Herstellers .....
4. Address of manufacturer .....	4. Adresse du fabricant .....	4. Anschrift des Herstellers .....
5. Submitted for approval on .....	5. Présenté à l'homologation le .....	5. Zur Bauartgenehmigung vorgelegt am .....
6. Test laboratory or laboratories .....	6. Laboratoire(s) d'essai .....	6. Prüfstelle(n) .....
7. Date and No. of reports .....	7. Date et n° des procès-verbaux .....	7. Datum und Nr. der Prüfungen .....
8. Date of approval .....	8. Date de l'homologation .....	8. Datum der Bauartgenehmigung .....
9. Date of withdrawal of approval .....	9. Date du retrait de l'homologation .....	9. Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung .....
10. Model(s) of component(s) of control device with which the component is intended to be used .....	10. Modèle(s) de composant(s) d'appareil de contrôle avec le(s)quel(s) le composant est destiné à être utilisé .....	10. Muster der Komponente(n) des Kontrollgeräts, die mit diesem Kontrollgerät verwendet wird .....
11. Place .....	11. Lieu .....	11. Ort .....
12. Date .....	12. Date .....	12. Datum .....
13. Descriptive documents annexed .....	13. Documents descriptifs joints en annexe .....	13. Anlagen (Beschreibungen usw.) .....
14. Remarks (including the affixing of seals if required) .....	14. Remarques (y compris l'emplacement des scellements si applicable) .....	14. Bemerkungen (einschl. Position der Plomben, wenn erforderlich) .....
.....	.....	.....
(Signature)	(Signature)	(Unterschrift)

1) Tick the relevant boxes

2) Specify the component concerned in the communication"

1) Cocher les cases pertinentes

2) Préciser le composant concerné par la communication»

1) Zutreffendes ankreuzen

2) Komponente angeben, auf die sich die Mitteilung bezieht"

## 6th Amendment

## 6ème Amendement

## 6. Änderung

## Part One

## Première partie

## Teil 1

Amendments  
to the Body of the AETRAmendements  
à l'Accord AETR lui-mêmeÄnderungen  
zum Hauptteil des AETR

(according to the procedure  
defined in Article 21,  
paragraphs 1 to 6)

(selon la procédure définie  
à l'article 21,  
paragraphes 1 à 6)

(gemäß dem in Artikel 21,  
Absätze 1 bis 6  
festgelegten Verfahren)

## Article 1 (Definitions)

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

- “(f) ‘Permissible maximum mass’ means the maximum mass of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;”
- “(g) ‘Carriage by road’ means any journey made entirely or in part on roads open to the public of a vehicle, whether laden or not, used for the carriage of passengers or goods;”
- “(j) ‘Driver’ means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on a vehicle as part of his duties in order to be available for driving if necessary;”
- “(m) ‘Rest’ means any uninterrupted period during which the driver may freely dispose of his time;”

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

- “(n) ‘Break’ means any period during which a driver may not carry out any driving or any other work and which is used exclusively for recuperation;
- (o) ‘Daily rest period’ means the daily period during which a driver may freely dispose of his time and covers a ‘regular daily rest period’ and a ‘reduced daily rest period’:
- ‘Regular daily rest period’ means any period of rest of at least 11 hours. Alternatively, this regular daily rest period may be taken in two periods, the first of which must be an uninterrupted period of at least 3 hours and the second an uninterrupted period of at least 9 hours;
  - ‘Reduced daily rest period’ means any period of rest of at least 9 hours but less than 11 hours;
- (p) ‘Weekly rest period’ means the weekly period during which a driver may freely dispose of his time and covers a ‘regular weekly rest period’ and a

## Article 1 (Définitions)

Les définitions ci-après de l'article 1 de l'AETR sont modifiées comme suit:

- «f) par «masse maximale autorisée»: la masse maximale du véhicule chargé, déclarée admissible par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé;»
- «g) par «transport par route»: tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises;»
- «j) par «conducteur»: toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du véhicule dans le cadre de ses fonctions pour pouvoir le conduire, le cas échéant;»
- «m) par «repos»: toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps;»

L'article 1 de l'AETR est complété par les nouvelles définitions suivantes:

- «n) par «interruption»: toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;
- o) par «temps de repos journalier»: la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un «temps de repos journalier normal» ou un «temps de repos journalier réduit»:
- «temps de repos journalier normal»: toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures;
  - «temps de repos journalier réduit»: toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;
- p) par «temps de repos hebdomadaire»: une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut

## Artikel 1 (Begriffsbestimmungen)

In Artikel 1 des AETR wird der Wortlaut der folgenden Begriffsbestimmungen geändert:

- „f) ‚höchste zulässige Gesamtmasse‘ die Gesamtmasse des beladenen Fahrzeugs, die von der zuständigen Behörde des Zulassungsstaats als zulässig erklärt wurde;“
- „g) ‚Beförderung im Straßenverkehr‘ jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs, die ganz oder teilweise auf Straßen erfolgt, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat;“
- „j) ‚Fahrer‘ jede Person, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht, die das Fahrzeug, sei es auch nur für kurze Zeit, selbst lenkt oder sich im Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil seiner Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können;“
- „m) ‚Ruhezeit‘: jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;“

In Artikel 1 des AETR werden die folgenden Begriffsbestimmungen angefügt:

- „n) ‚Fahrunterbrechung‘ jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten durchführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird;
- o) ‚tägliche Ruhezeit‘ den täglichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine ‚regelmäßige tägliche Ruhezeit‘ und eine ‚reduzierte tägliche Ruhezeit‘ umfasst:
- ‚regelmäßige tägliche Ruhezeit‘ eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss;
  - ‚reduzierte tägliche Ruhezeit‘ eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden;
- p) ‚wöchentliche Ruhezeit‘ den wöchentlichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine ‚regelmäßige wöchentliche Ruhe-

- 'reduced weekly rest period':
- être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit»;
- zeit' und eine ,reduzierte wöchentliche Ruhezeit' umfasst:
- 'Regular weekly rest period' means any period of rest of at least 45 hours;
  - 'Reduced weekly rest period' means any period of rest of less than 45 hours, which may, subject to the conditions laid down in article 8, paragraph (6), of the Agreement be shortened to a minimum of 24 consecutive hours;
  - «temps de repos hebdomadaire normal»: toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;
  - «temps de repos hebdomadaire réduit»: toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées au paragraphe 6 de l'article 8 de l'Accord;
  - ,regelmäßige wöchentliche Ruhezeit' eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden;
  - ,reduzierte wöchentliche Ruhezeit' eine Ruhepause von weniger als 45 Stunden, die vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 8 Absatz 6 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann;
- (q) 'Other work' means all working activities except driving, including any work for the same or another employer, within or outside of the transport sector. It does not include waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferryboat or a train;
- q) par «autre tâche»: toute activité, à l'exception de la conduite, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur, dans le secteur du transport ou en dehors. Le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme une «autre tâche»;
- q) ,andere Arbeiten' alle Tätigkeiten, mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors. Nicht eingeschlossen sind Wartezeiten und die Zeit an Bord eines fahrenden Fahrzeugs, einer Fähre oder eines Zuges, in der der Fahrer nicht selbst lenkt;
- (r) 'Driving time' means the duration of driving activity recorded automatically or semi-automatically or manually in the conditions defined in this Agreement;
- r) par «durée de conduite»: la durée de conduite enregistrée automatiquement ou semi-automatiquement ou encore manuellement dans les conditions définies dans le présent Accord;
- r) ,Lenkzeit' die Dauer der Lenktätigkeit, die automatisch oder halbautomatisch oder von Hand gemäß den Anforderungen dieses Übereinkommens aufgezeichnet wird;
- (s) 'Daily driving time' means the total accumulated driving time between the end of one daily rest period and the beginning of the following daily rest period or between a daily rest period and a weekly rest period;
- s) par «durée de conduite journalière»: la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;
- s) ,Tageslenkzeit' die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;
- (t) 'Weekly driving time' means the total accumulated driving time during a week;
- t) par «durée de conduite hebdomadaire»: la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;
- t) ,Wochenlenkzeit' die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;
- (u) 'Driving period' means the accumulated driving time from when a driver commences driving following a rest period or a break until he takes a rest period or a break. The driving period may be continuous or broken;
- u) par «temps de conduite»: une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté;
- u) ,Lenkdauer' die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein;
- (v) 'Multi-manning' means the situation where, during each period of driving between any two consecutive daily rest periods, or between a daily rest period and a weekly rest period, there are at least two drivers in the vehicle to do the driving. For the first hour of multi-manning the presence of another driver or drivers is optional, but for the remainder of the period it is compulsory;
- v) par «conduite en équipage»: la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer un relèvement. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;
- v) ,Mehrfahrerbetrieb' den Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;
- (w) 'Transport undertaking' means any natural person, any legal person, any association or group of persons without legal personality, whether profit-making or not, or any official body, whether having its own legal personality or being dependent upon an authority having such a personality,
- w) par «entreprise de transport»: toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue
- w) ,Verkehrsunternehmen' jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle



which engages in carriage by road, whether for hire or reward or for own account.”

des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre.»

Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt.“

#### Article 2 (Scope)

Amend article 2 of the AETR to read as follows:

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

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

- (a) Vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum mass of the vehicle, including any trailer or semi-trailer, does not exceed 3.5 tonnes;
- (b) Vehicles used for the carriage of passengers which, by virtue of their construction and equipment, are suitable for carrying not more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose;
- (c) Vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometres;
- (d) Vehicles with a maximum authorized speed not exceeding 40 kilometres per hour;
- (e) Vehicles owned or hired without a driver by the armed services, civil defence services, fire services, and forces responsible for maintaining public order when the carriage is undertaken as a consequence of the tasks assigned to these services and is under their control;
- (f) Vehicles used in emergencies or rescue operations, including the non-commercial transport of humanitarian aid;
- (g) Specialized vehicles used for medical purposes;
- (h) Specialized breakdown vehicles operating within 100 kilometres of their base;
- (i) Vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
- (j) Vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 7.5 tonnes used for non commercial carriage of goods;

#### Article 2 (Champ d'application)

L'Article 2 de l'AETR est modifié comme suit:

«1. Le présent Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante.

2. Toutefois, sauf convention contraire intervenue entre les Parties contractantes dont le territoire est emprunté, le présent Accord ne s'applique pas aux transports internationaux par route effectués par:

- a) Véhicules utilisés pour le transport de marchandises si la masse maximale autorisée du véhicule, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes;
- b) Véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;
- c) Véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;
- d) Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;
- e) Véhicules appartenant aux services de l'armée, à la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur conduite;
- f) Véhicules utilisés dans les états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris le transport d'aide humanitaire à des fins non commerciales;
- g) Véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;
- h) Véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;
- i) Véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;
- j) Véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes, utilisés pour des transports non commerciaux de biens;

#### Artikel 2 (Geltungsbereich)

Artikel 2 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„1. Dieses Übereinkommen gilt im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für den internationalen Straßenverkehr mit jedem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet dieser oder einer anderen Vertragspartei zugelassen ist.

2. Jedoch gilt vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung zwischen Vertragsparteien, deren Hoheitsgebiet befahren wird, dieses Übereinkommen nicht für die Beförderung im internationalen Straßenverkehr mit

- a) Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Gesamtmasse, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt;
- b) Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern;
- c) Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
- d) Fahrzeugen, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h;
- e) Fahrzeugen, die Eigentum der Streitkräfte, des Zivilschutzes, der Feuerwehr und der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden, sofern die Beförderung aufgrund der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben stattfindet und ihrer Aufsicht unterliegt;
- f) Fahrzeugen – einschließlich Fahrzeugen, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe verwendet werden –, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;
- g) Spezialfahrzeugen für ärztliche Aufgaben;
- h) besonderen Pannenhilffahrzeugen, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden;
- i) Fahrzeugen, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, sowie neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
- j) Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;

(k) Commercial vehicles which have a historical status according to the legislation of the Contracting Party in which they are being driven and which are used for the non-commercial carriage of passengers or goods.”

k) Véhicules commerciaux qui ont un caractère historique conformément à la législation de la Partie contractante dans laquelle ils sont conduits et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.»

k) Nutzfahrzeugen, die nach den Rechtsvorschriften der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden.“

**Article 3 (Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-Contracting States)**

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

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

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

**Article 6 (Driving periods)**

Amend article 6 of the AETR to read as follows:

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

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

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

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

5. A driver shall record as other work any time spent as described in article 1, paragraph (q), as well as any time spent driving a vehicle used for commercial operations not falling within the scope of this Agreement, and shall record any periods of availability, as set out in article 12, paragraph 3(c), of the Annex to

**Article 3 (Application of certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'États non Parties contractantes)**

Le paragraphe 2 de l'article 3 de l'AETR est modifié comme suit:

«2. a) Toutefois, toute Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un État non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu de l'appareil de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des feuilles d'enregistrement quotidien remplies à la main par chaque membre d'équipage pour la période de temps écoulée à partir de son entrée sur le territoire de la première Partie contractante.

b) À cette fin, chaque membre d'équipage inscrira, sur sa feuille d'enregistrement, les indications se rapportant à ses périodes d'activités professionnelles et de repos, en utilisant les symboles graphiques appropriés tels que définis à l'article 12 de l'Annexe au présent Accord.»

**Article 6 (Temps de conduite)**

L'article 6 de l'AETR est modifié comme suit:

«Article 6

Temps de conduite

1. La durée de conduite journalière, au sens de l'article 1 (s) du présent Accord, ne doit pas dépasser 9 heures. Elle peut être étendue jusqu'à dix heures maximum, mais pas plus de deux fois au cours de la semaine.

2. La durée de conduite hebdomadaire, au sens de l'article 1 (t) du présent Accord, ne doit pas dépasser 56 heures.

3. La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser 90 heures.

4. Le temps de conduite comprend toutes les durées de conduite accomplies sur le territoire des Parties contractantes ou des pays non Parties contractantes.

5. Un conducteur enregistre, comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 1 (q), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie au para-

**Artikel 3 (Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens auf den Straßenverkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten)**

Artikel 3 Absatz 2 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„2. a) Jedoch bleibt es jeder Vertragspartei überlassen, bei Fahrzeugen, die in einem Nichtvertragsstaat zugelassen sind, anstelle eines Kontrollgeräts, das den Spezifikationen im Anhang dieses Übereinkommens entspricht, nur Tageskontrollblätter zu verlangen, die von jedem Mitglied der Fahrzeugbesatzung für den Zeitraum ab der Einfahrt in das Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei handschriftlich auszufüllen sind.

b) Zu diesem Zweck trägt jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung in sein Tageskontrollblatt die Angaben zu seinen beruflichen Tätigkeiten und Ruhezeiten ein und verwendet dabei die entsprechenden graphischen Symbole gemäß Artikel 12 des Anhangs zu diesem Übereinkommen.“

**Artikel 6 (Lenkzeiten)**

Artikel 6 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„1. Die Tageslenkzeit gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 1 Buchstabe s darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.

2. Die Wochenlenkzeit gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 1 Buchstabe t darf 56 Stunden nicht überschreiten.

3. Die summierte Gesamtlengkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

4. Die Lenkzeiten umfassen alle Fahrten im Gebiet von Vertragsparteien und im Gebiet von Nichtvertragsparteien.

5. Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 1 Buchstabe q sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs dieses Übereinkommens verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er die Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 12 Absatz 3 Buch-

this Agreement. This record shall be entered either manually on a record sheet or printout or by use of the manual input facilities of the recording equipment.”

#### Article 7 (Breaks)

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

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

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

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

#### Article 8 (Rest periods)

Amend article 8 of the AETR to read as follows:

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

2. Within each period of 24 hours after the end of the previous daily rest period or weekly rest period, a driver shall have taken a new daily rest period. If the portion of the daily rest period which falls within that 24-hour period is at least 9 hours but less than 11 hours, then the daily rest period in question shall be regarded as a reduced daily rest period.

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

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

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

6. (a) In any two consecutive weeks, a driver shall take at least:

graphe 3 (c) de l’article 12 de l’annexe au présent Accord. Cet enregistrement est inscrit soit manuellement sur une feuille d’enregistrement ou une sortie imprimée, soit à l’aide de la fonction de saisie manuelle de l’appareil de contrôle.»

#### Article 7 (Interruptions)

Les paragraphes 1 à 3 de l’article 7 de l’AETR sont modifiés comme suit:

«1. Après une durée de conduite de quatre heures et demie, un conducteur doit observer une pause ininterrompue d’au moins 45 minutes, à moins qu’il ne prenne un temps de repos.

2. Cette interruption, au sens de l’article 1 (n) du présent Accord, peut être remplacée par une interruption de 15 minutes suivie d’une interruption d’au moins 30 minutes, chacune intercalée dans le temps de conduite ou prise immédiatement après, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1.

3. Aux fins du présent article, le temps d’attente et le temps non consacré à la conduite passée dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme d’autres travaux, au sens de l’article 1 (q) du présent Accord, et pourront être qualifiés «d’interruptions.»

#### Article 8 (Temps de repos)

L’article 8 de l’AETR est modifié comme suit:

«1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires au sens des alinéas (o) et (p) de l’article 1<sup>er</sup>.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier. Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

3. Par dérogation au paragraphe 2, un conducteur qui participe à la conduite en équipage d’un véhicule doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier d’au moins neuf heures dans les trente heures qui suivent la fin d’un temps de repos journalier ou hebdomadaire.

4. Un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit.

5. Un conducteur ne peut pas prendre plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaires.

6. a) Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins:

stabe c des Anhangs zu diesem Übereinkommen festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben.“

#### Artikel 7 (Unterbrechungen)

Artikel 7 Absätze 1 bis 3 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„1. Nach einer Lenkzeit von 4½ Stunden ist eine ununterbrochene Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt.

2. Diese Unterbrechung im Sinne von Artikel 1 Buchstabe n kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, dass Absatz 1 eingehalten wird.

3. Für die Anwendung dieses Artikels gelten die Wartezeit oder die Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als ‚andere Arbeiten‘ im Sinne von Artikel 1 Buchstabe q, sondern als ‚Unterbrechung‘.“

#### Artikel 8 (Ruhezeiten)

Artikel 8 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„1. Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten gemäß Artikel 1 Buchstaben o und p einhalten.

2. Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als verkürzte tägliche Ruhezeit anzusehen.

3. Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.

4. Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.

5. Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.

6. a) In jeweils zwei aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

- (i) Two regular weekly rest periods; or
- (ii) One regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken en bloc before the end of the third week following the week in question.

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

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

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

- i) Deux temps de repos hebdomadaire normaux, ou
- ii) Un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

- b) Par dérogation au paragraphe 6 (a), un conducteur effectuant un seul service de transport international de voyageurs, autre qu'un service régulier, peut reporter son temps de repos hebdomadaire jusqu'au plus tard la fin de douze périodes de 24 heures écoulées après sa période de repos hebdomadaire précédente, à condition que:

- i) le service dure au moins 24 heures consécutives dans une Partie contractante ou un pays tiers, autre que celui dans lequel le service avait commencé, et
- ii) le conducteur prend, après avoir utilisé la dérogation:
  - a. soit deux temps de repos hebdomadaire normaux,
  - b. soit un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins 24 heures. La réduction doit toutefois être compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la fin de la période de dérogation, et
- iii) quatre ans après la mise en œuvre du tachygraphe numérique par le pays d'immatriculation, le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B de l'annexe au présent Accord, et
- iv) après le 1<sup>er</sup> janvier 2014, dans le cas d'une conduite effectuée entre 22h00 et 06h00, le véhicule soit conduit en équipage ou la durée de conduite mentionnée à l'article 7 soit réduite à trois heures.

- i) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder
- ii) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

- b) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a kann ein Fahrer, der im Rahmen eines internationalen Straßenpersonenverkehrs, der kein Linienverkehr ist, eine Einzelfahrt durchführt, die wöchentliche Ruhezeit nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben, vorausgesetzt, dass

- i) der Verkehrsdienst mindestens 24 aufeinander folgende Stunden im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei oder in einem Drittland andauert, das nicht mit dem Land identisch ist, in dem der Verkehrsdienst seinen Ausgang genommen hat, und
- ii) der Fahrer nach dieser Ausnahme:
  - a. entweder zwei wöchentliche Ruhezeiten nimmt,
  - b. oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss;
- iii) vier Jahre, nachdem das Zulassungsland den digitalen Fahrtenstreifen eingeführt hat, das Fahrzeug gemäß den Anforderungen in Anlage 1B des Anhangs mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist und
- iv) nach dem 1. Januar 2014 das Fahrzeug im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr im Mehrfahrerbetrieb gefahren wird oder die in Artikel 7 genannte Lenkzeit auf drei Stunden verringert wird.

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

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

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

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

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

Add a new article 8<sup>bis</sup> to the AETR to read as follows:

**“Article 8<sup>bis</sup> (Derogations from article 8)**

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

- (a) That part of the daily rest period spent on land must be able to be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train;
- (b) The period between the portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed a total of one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operations. During all the portions of the daily rest period, the driver shall have access to a bunk or couchette.

2. Any time spent travelling to a location to take charge of a vehicle falling within the scope of this Agreement, or to return from that location, when the vehicle is neither at

c) Par dérogation au paragraphe 6 (a), chaque conducteur qui participe à la conduite en équipage doit prendre un repos hebdomadaire d'au moins 45 heures. Ce temps de repos peut être réduit à un minimum de 24 heures (repos hebdomadaire réduit). Toutefois, chaque réduction doit être compensée par une période de repos équivalente prise en bloc au plus tard au cours de la troisième semaine suivant la semaine où la réduction a été prise.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de 24 heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.

7. Tout repos pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire est rattaché à un autre temps de repos d'au moins neuf heures.

8. Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journalier et les temps de repos hebdomadaire réduits, pris hors du point d'attache, peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que ledit véhicule soit équipé, pour chaque conducteur, d'un matériel de couchage convenable comme prévu par le constructeur lors de la conception du véhicule, et qu'il soit à l'arrêt.

9. Un temps de repos hebdomadaire à cheval sur deux semaines peut être comptabilisé dans l'une ou l'autre semaine, mais pas dans les deux.»

Il est inséré dans l'AETR un nouvel article 8<sup>bis</sup> rédigé comme suit:

**«Article 8<sup>bis</sup> (Dérogations à l'article 8)**

1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule qui est transporté par ferry-boat ou en train et qu'il prend un repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités pour autant que les conditions suivantes soient remplies:

- a) la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,
- b) la période entre les parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement. Pendant toutes les parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'une couchette.

2. Tout temps passé pour se rendre en un lieu afin de prendre en charge un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, lorsque

c) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer jede Woche eine regelmäßige Ruhezeit von mindestens 45 Stunden nehmen. Dieser Zeitraum kann auf ein Minimum von 24 Stunden reduziert werden (reduzierte wöchentliche Ruhezeit). Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

7. Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.

8. Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

9. Eine wöchentliche Ruhezeit, die in zwei aufeinander folgende Wochen fällt, kann für eine der beiden Wochen gezählt werden, nicht aber für beide."

Es wird ein neuer Artikel 8<sup>bis</sup> angefügt:

**„Artikel 8<sup>bis</sup> (Ausnahmen von Artikel 8)**

1. Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit ein, so kann diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, sofern

- a) der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit vor oder nach dem Teil der täglichen Ruhezeit genommen werden kann, der auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbracht wird;
- b) der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der täglichen Ruhezeit so kurz wie möglich ist und auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug 1 Stunde übersteigt; dabei umfasst der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten. Dem Fahrer muss während dieser täglichen Ruhezeit eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

2. Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder

the driver's home nor at the employer's operational centre where the driver is normally based, shall not be counted as a rest or break unless the driver is in a ferryboat or train and has access to suitable sleeping facilities.

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

#### Article 9 (Exceptions)

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

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

#### Article 11 (Supervision by the undertaking)

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

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

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

"... or encourage breaches of this Agreement."

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

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

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

5. Undertakings, consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies shall ensure that contractually

ce véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, ne sera pas comptabilisé comme repos ou pause à moins que le conducteur ne soit dans un ferry-boat ou un train et n'ait accès à un matériel de couchage convenable.

3. Tout temps passé par un conducteur lors de la conduite d'un véhicule n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord pour se rendre vers un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, et qui ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, sera comptabilisé comme «autre tâche»."

#### Article 9 (Dérogations)

La dernière phrase de l'article 9 de l'AETR est modifiée comme suit:

"... Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation sur la feuille d'enregistrement ou sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée au point d'arrêt approprié."

#### Article 11 (Contrôles effectués par l'entreprise)

Le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 11 de l'AETR est modifié comme suit:

"1. L'entreprise doit organiser le service de transport routier et donner des instructions appropriées aux membres de l'équipage de telle façon que ces derniers puissent se conformer aux dispositions du présent Accord."

Le paragraphe 3 de l'article 11 de l'AETR est complété comme suit:

"... ou à inciter à commettre des infractions au présent Accord."

L'article 11 de l'AETR est complété par les deux paragraphes suivants:

"4. Une entreprise de transport est tenue pour responsable des infractions commises par des conducteurs de l'entreprise, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.

Sans préjudice du droit des Parties contractantes de tenir les entreprises de transport pour pleinement responsables, les Parties contractantes peuvent lier cette responsabilité au non-respect par l'entreprise des paragraphes 1 et 2. Les Parties contractantes peuvent prendre en considération tout élément de preuve établissant que l'entreprise de transport ne peut pas raisonnablement être tenue pour responsable de l'infraction commise.

5. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce

der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer auf einem Fährschiff oder in einem Zug befindet und Zugang zu einer Koje oder einem Liegewagen hat.

3. Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als ‚andere Arbeiten‘ anzusehen."

#### Artikel 9 (Ausnahmen)

In Artikel 9 des AETR erhält der letzte Satz folgenden Wortlaut:

"... Der Fahrer hat spätestens bei Ankunft an einem geeigneten Halteplatz Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt oder einem Ausdruck des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken."

#### Artikel 11 (Überwachung durch das Unternehmen)

Artikel 11 Absatz 1 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

"1. Das Verkehrsunternehmen organisiert den Fahrbetrieb und unterrichtet die Fahrer so, dass diese die Bestimmungen des Übereinkommens einhalten können."

In Artikel 11 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

"... oder zu Verstößen gegen dieses Übereinkommen ermutigen."

Artikel 11 wird durch die folgenden neuen Absätze ergänzt:

"4. Das Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße von Fahrern des Unternehmens, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurde.

Unbeschadet des Rechts der Vertragsparteien, Verkehrsunternehmen uneingeschränkt haftbar zu machen, können die Vertragsparteien diese Haftung von einem Verstoß des Unternehmens gegen die Absätze 1 und 2 abhängig machen. Die Vertragsparteien können alle Beweise prüfen, die belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.

5. Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertrag-

agreed transport time schedules respect this Agreement.”

que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent Accord.»

lich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen dieses Übereinkommen verstoßen.“

#### Article 12 (Measures of enforcement of the Agreement)

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

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

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

(b) The elements of roadside checks shall include:

- (i) Daily and weekly driving periods, interruptions and daily and weekly rest periods;
- (ii) The record sheets of the preceding days, which shall be on board the vehicle, and/or the data stored for the same period on the driver card and/or in the memory of the control device and/or on the printouts, when required;

(iii) The correct functioning of the control device.

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

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

- (i) Weekly rest periods and driving periods between these rest periods;

#### Article 12 (Mesures pour assurer l'application de l'Accord)

Les alinéas a) à c) du paragraphe 1 de l'article 12 de l'AETR sont modifiés comme suit:

«a) Les administrations compétentes des Parties contractantes doivent organiser les contrôles de manière à ce que:

- i) au cours d'une année civile, 1% au moins des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules auxquels s'applique le présent Accord soit contrôlé; à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010, ce pourcentage sera d'au moins 2% et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012 d'au moins 3%;
- ii) au moins 15% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 25% dans les locaux des entreprises. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010 au moins 30% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le seront sur la route et au moins 50% dans les locaux des entreprises.

b) Les contrôles effectués sur les routes doivent porter sur les éléments suivants:

- i) les temps de conduite journaliers et hebdomadaires, les interruptions et les temps de repos journaliers et hebdomadaires;
- ii) les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule, et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte du conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées, le cas échéant;

iii) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle.

Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules, des entreprises et des conducteurs résidents ou non résidents, et quelque soit le point de départ et d'arrivée du trajet ou le type de tachygraphe.

c) Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions du paragraphe 2 de l'article 11 de l'annexe, doivent porter sur:

- i) les temps de repos hebdomadaires et les temps de conduite entre ces périodes de repos;

#### Artikel 12 (Durchführungsmaßnahmen)

Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben a bis c erhält folgenden Wortlaut:

„a) Die zuständigen Verwaltungsbehörden der Vertragsparteien führen diese Kontrollen in der Weise durch, dass:

- i) in jedem Kalenderjahr mindestens 1 v. H. der Arbeitstage der Fahrer von Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallen, kontrolliert werden. Ab dem 1. Januar 2010 erhöht sich dieser Anteil auf mindestens 2 v. H. und ab dem 1. Januar 2012 auf mindestens 3 v. H.;
- ii) an mindestens 15 v. H. aller überprüften Arbeitstage Straßenkontrollen und an mindestens 25 v. H. Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen durchgeführt werden. Ab dem 1. Januar 2010 werden mindestens 30 v. H. aller kontrollierten Arbeitstage im Rahmen von Straßenkontrollen und mindestens 50 v. H. im Rahmen von Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken überprüft.

b) Im Rahmen von Straßenkontrollen werden überprüft:

- i) die Tages- und Wochenlenkzeiten, die Unterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten;
- ii) die Schaublätter der vorangegangenen Tage, die im Fahrzeug mitgeführt werden müssen und/oder die im persönlichen Kontrollbuch des Fahrers gespeicherten Daten und/oder die im Kontrollgerät gespeicherten Daten für denselben Zeitraum und/oder gegebenenfalls die Ausdrucke hiervon;

iii) das fehlerfreie Funktionieren des Kontrollgeräts.

Diese Kontrollen sind ohne Diskriminierung nach gebietsansässigen oder gebietsfremden Fahrzeugen, Unternehmen und Fahrern und ungeachtet des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt oder der Art des Fahrtenschreibers durchzuführen.

c) Bei den Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen wird zusätzlich zu den bei den Straßenkontrollen überprüften Punkten und der Übereinstimmung mit den Anforderungen des Artikels 11 Absatz 2 der Anlage Folgendes überprüft:

- i) die wöchentlichen Ruhezeiten und die Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten;

- |  |   |  |
|--|---|--|
| (ii) Two-weekly limits on hours of driving;  | ii) la limitation sur deux semaines des heures de conduite;   | ii) die Beschränkungen der Lenkzeit während zweier aufeinander folgenden Wochen;   |
| (iii) Compensation for weekly rest periods reduced in accordance with article 8, paragraph 6;  | iii) la compensation pour la réduction des temps de repos hebdomadaires en application du paragraphe 6 de l'article 8;  | iii) der Ausgleich für die verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten gemäß Absatz 6;   |
| (iv) Use of record sheets and/or vehicle unit and driver card data and print-outs and/or the organization of drivers' working time." | iv) l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou des données et des copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte du conducteur et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs.» | iv) die Verwendung von Schaublättern und/oder der Daten der Fahrzeug-einheit und des Fahrerkontrollbuchs und deren Ausdrucke und/oder die Planung der Arbeitszeiten der Fahrer.“ |

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

L'article 12 de l'AETR est complété par les paragraphes 6 à 8 ci-après:

Artikel 12 wird durch die neuen Absätze 6 bis 8 ergänzt:

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>„6. (a) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on a driver for an infringement of this Agreement detected on its territory and for which a penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party;</p> <p>(b) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on an undertaking for an infringement of this Agreement detected on its territory and for which a penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party.</p> <p>By way of exception, when an infringement is detected which has been committed by an undertaking established in another Contracting Party or in a non-Contracting Party, the imposing of sanctions shall conform to the procedure foreseen in the bilateral road transport agreement between the Parties concerned.</p> <p>Contracting Parties will examine, starting from 2011, the possibility of removing the exception in paragraph 6(b), on the basis of the readiness of all Contracting Parties.</p> <p>7. Whenever a Contracting Party initiates proceedings or imposes a penalty for a particular infringement, it shall provide the driver with due evidence of this in writing.</p> <p>8. Contracting Parties shall ensure that a system of proportionate penalties, which may include financial penalties, is in force for infringements of this Agreement on the part of undertakings, or associated consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies.”</p> | <p>«6. a) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à un conducteur pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.</p> <p>b) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.</p> <p>À titre d'exception, lorsqu'il est constaté une infraction qui a été commise par une entreprise sise dans une autre Partie contractante ou dans un pays non Partie contractante, la sanction sera infligée conformément à la procédure prévue dans l'accord bilatéral de transport routier conclu entre les Parties en cause.</p> <p>Les Parties contractantes examineront, à compter de 2011, l'éventualité de supprimer l'exception prévue au paragraphe 6 b), à condition qu'elles le souhaitent toutes.</p> <p>7. Lorsqu'une Partie contractante ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.</p> <p>8. Les Parties contractantes veillent à ce qu'un système de sanctions proportionnées, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent Accord par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.»</p> | <p>„6. a) Eine Vertragspartei ermächtigt ihre zuständigen Behörden, gegen einen Fahrer bei einem in ihrem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen dieses Übereinkommen eine Sanktion zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder eines Drittstaates begangen wurde;</p> <p>b) Eine Vertragspartei ermächtigt ihre zuständigen Behörden, gegen ein Unternehmen bei einem in ihrem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen dieses Übereinkommen eine Sanktion zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder eines Drittstaates begangen wurde.</p> <p>Dabei gilt folgende Ausnahmeregelung: Wird ein Verstoß festgestellt, der von einem Unternehmen begangen wurde, das seinen Sitz im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder eines Drittstaates hat, so muss die Verhängung von Sanktionen dem Verfahren entsprechen, das im bilateralen Straßenverkehrsabkommen zwischen den beiden betroffenen Parteien festgelegt ist.</p> <p>Ab 2011 prüfen die Vertragsparteien die Möglichkeit einer Streichung dieser Ausnahmeregelung in Absatz 6 Buchstabe b, sofern alle Vertragsparteien dazu bereit sind.</p> <p>7. Leitet eine Vertragspartei in Bezug auf einen bestimmten Verstoß ein Verfahren ein oder verhängt sie eine Sanktion, so muss sie dem Fahrer gegenüber angemessene schriftliche Belege beibringen.</p> <p>8. Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ein System verhältnismäßiger Sanktionen, die finanzielle Sanktionen umfassen können, für den Fall besteht, dass Unternehmen oder mit ihnen verbundene Ver-lader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsgagenturen gegen das vorliegende Übereinkommen verstoßen.“</p> |
|---|---|---|



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

**“Article 12<sup>bis</sup> (Model standardized forms)**

1. To facilitate international roadside checks, model standardized forms will be introduced, for use when required, in the Annex to this Agreement, which will be supplemented accordingly by a new Appendix 3. These forms will be introduced or amended in accordance with the procedure defined in article 22<sup>ter</sup>.

2. The model forms shown in Appendix 3 are in no way binding. However, if they are used, they shall respect the contents as defined, in particular the numbering, order and titles of items.

3. Contracting Parties may supplement these data with additional information to satisfy national or regional requirements. This additional information must under no circumstances be required for transport originating in another Contracting Party or third country. For this purpose, it shall appear on the form totally separated from data defined for international traffic.

4. These forms shall be accepted at any roadside check carried out in the territory of Contracting Parties to this Agreement.

**Article 13<sup>bis</sup> (Transitional provisions)**

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

**Article 22<sup>ter</sup> (Procedure for amending Appendix 3)**

1. Appendix 3 to the Annex to this Agreement shall be amended in accordance with the following procedure.

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

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

3. Any model form thus adopted may be used three months after the date of

Il est inséré dans l'AETR les nouveaux articles 12<sup>bis</sup>, 13<sup>bis</sup> et 22<sup>ter</sup> ci-après:

**«Article 12<sup>bis</sup> (Modèles de formulaire type)**

1. Afin de faciliter au plan international les contrôles sur route, des modèles de formulaire type seront, en tant que de besoin, introduits dans l'Annexe au présent Accord qui est complétée à cet effet par un nouvel Appendice 3. Ces formulaires seront introduits ou modifiés selon la procédure définie à l'article 22<sup>ter</sup>.

2. Les formulaires figurant dans l'Appendice 3 n'ont aucun caractère obligatoire. Toutefois, s'ils sont utilisés, ils devront respecter le contenu tel que défini, notamment en ce qui concerne la numérotation, l'ordre et l'intitulé des rubriques.

3. Les Parties contractantes peuvent compléter ces données par d'autres informations afin de répondre à des exigences nationales ou régionales. Ces informations additionnelles ne pourront en aucun cas être exigées pour les transports provenant d'une autre Partie contractante ou d'un pays tiers. À cette fin, elles devront figurer sur le formulaire de manière totalement séparée des données définies pour la circulation internationale.

4. Ces formulaires devront être acceptés en cas de présentation lors d'un contrôle routier effectué sur le territoire des Parties contractantes au présent Accord.

**Article 13<sup>bis</sup> (Dispositions transitoires)**

Les dispositions contenues à la fin des paragraphes 7 a) et 7 b) de l'article 12 de l'annexe au présent Accord s'appliqueront 3 mois après l'entrée en vigueur du présent amendement.

**Article 22<sup>ter</sup> (Procédure d'amendement de l'appendice 3)**

1. L'appendice 3 de l'annexe au présent Accord sera amendé suivant la procédure définie ci-après.

2. Toute proposition visant à introduire dans l'Appendice 3 des formulaires types conformément à l'article 12<sup>bis</sup> du présent Accord ou à modifier les formulaires existants sera soumise à l'adoption du Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. La proposition sera réputée acceptée si elle est adoptée à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes.

Le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies informera officiellement les autorités compétentes de toutes les Parties contractantes à l'Accord de l'adoption de ces amendements et, concomitamment, communiquera cette information au Secrétaire général en l'accompagnant d'une copie du texte y afférent.

3. Tout formulaire type ainsi adopté pourra être utilisé trois mois après la date

Das AETR wird durch die folgenden neuen Artikel 12<sup>bis</sup>, 13<sup>bis</sup> und 22<sup>ter</sup> ergänzt:

**„Artikel 12<sup>bis</sup> (Standardisierte Musterformulare)**

1. Zur Vereinfachung internationaler Straßenkontrollen werden standardisierte Musterformblätter, die bei Bedarf verwendet werden, in den Anhang aufgenommen, der entsprechend um eine neue Anlage 3 erweitert wird. Diese Formulare werden gemäß dem in Artikel 22<sup>ter</sup> festgelegten Verfahren aufgenommen oder geändert.

2. Die Muster in Anlage 3 sind nicht verbindlich. Wenn sie jedoch verwendet werden, sind ihr Inhalt, insbesondere die Nummerierung, die Reihenfolge und die Überschriften der einzelnen Punkte zu beachten.

3. Die Vertragsparteien können diese Angaben durch zusätzliche Informationen ergänzen, um nationalen oder regionalen Bestimmungen zu entsprechen. Diese zusätzlichen Informationen sind in keinem Fall für Beförderungen erforderlich, die im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder in einem Drittstaat ihren Ausgang nehmen. Daher sind diese Angaben getrennt von den Angaben zu internationalen Beförderungen auf dem Formblatt aufzuführen.

4. Diese Formulare werden bei Straßenkontrollen, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei des Übereinkommens durchgeführt werden, akzeptiert.

**Artikel 13<sup>bis</sup> (Übergangsbestimmungen)**

Die Bestimmungen, auf die am Ende von Artikel 12 Absatz 7 Buchstaben a und b des Anhangs verwiesen wird, gelten drei Monate nach dem Inkrafttreten dieser Änderung.

**Artikel 22<sup>ter</sup> (Verfahren zur Änderung der Anlage 3)**

1. Die Anlage 3 des Anhangs zu diesem Übereinkommen wird entsprechend dem im Folgenden beschriebenen Verfahren geändert.

2. Vorschläge zur Aufnahme von Musterformularen in Anlage 3 gemäß Artikel 12<sup>bis</sup> oder zur Änderung bestehender Formulare werden dem Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa zur Annahme vorgelegt. Der Vorschlag gilt als angenommen, wenn die Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien ihn befürwortet.

Das Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa unterrichtet die zuständigen Behörden aller Vertragsparteien offiziell über alle angenommenen Änderungen und leitet diese Mitteilung zusammen mit einer Abschrift des entsprechenden Wortlauts auch an den Generalsekretär weiter.

3. Jedes angenommene Musterformular kann drei Monate nach dem Zeitpunkt der

communication of the information to Contracting Parties to this Agreement.”

de la communication de l'information aux Parties contractantes à l'Accord.»

Mitteilung an die Vertragsparteien verwendet werden.“

## Part Two

### Amendments to the Annex to the AETR

(according to the procedure defined in Article 21, paragraph 8)

#### Article 11

Replace article 11, paragraph 2, of the Annex to the AETR with the following:

“2. (a) The undertaking shall keep record sheets and printouts, whenever printouts have been made to comply with article 12, paragraph 1, in chronological order and in a legible form for at least a year after their use and shall give copies to the drivers concerned who request them. The undertaking shall also give copies of downloaded data from the driver cards to the drivers concerned who request them and the printed papers of these copies. The record sheets, printouts and downloaded data shall be produced or handed over at the request of any authorized inspecting officer.

(b) An undertaking which uses vehicles that are fitted with a control device complying with Appendix 1B of the present Annex and that fall within the scope of this Agreement shall:

(i) Ensure that all data are downloaded from the vehicle unit and driver card as regularly as is stipulated by the Contracting Party and that relevant data are downloaded more frequently so as to ensure that all data concerning activities undertaken by or for that undertaking are downloaded;

(ii) Ensure that all data downloaded from both the vehicle unit and driver card are kept for at least 12 months following recording and, should an inspecting officer request it, such data are accessible, either directly or remotely, from the premises of the undertaking.

For the purposes of this subparagraph, 'downloaded' shall be interpreted in accordance with

## Deuxième partie

### Amendements à l'Annexe à l'AETR

(selon la procédure définie à l'article 21, paragraphe 8)

#### Article 11

Le paragraphe 2 de l'article 11 de l'Annexe à l'AETR est remplacé par les dispositions suivantes:

«2. a) L'entreprise conserve, par ordre chronologique et sous une forme lisible, les feuilles d'enregistrement ainsi que les sorties imprimées chaque fois que de telles sorties imprimées sont produites en application du paragraphe 1 de l'article 12, pendant au moins un an après leur utilisation, et en remet une copie aux conducteurs concernés qui en font la demande. L'entreprise remet également une copie des données téléchargées depuis les cartes de conducteur aux conducteurs concernés qui en font la demande, ainsi que les versions imprimées de ces copies. Les feuilles d'enregistrement, les sorties imprimées et les données téléchargées sont présentées ou remises sur demande de tout agent de contrôle habilité.

b) Toute entreprise de transport exploitant des véhicules équipés d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B de la présente annexe et entrant dans le champ d'application du présent Accord:

i) Veille à ce que toutes les données soient téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur aussi régulièrement que l'exige la Partie contractante et que les données pertinentes soient téléchargées plus fréquemment pour faire en sorte que toutes les activités effectuées par ou pour cette entreprise soient téléchargées;

ii) Veille à ce que toutes les données téléchargées à partir de l'unité embarquée et de la carte de conducteur soient conservées au moins 12 mois après l'enregistrement et qu'au cas où un agent de contrôle en ferait la demande ces données soient consultables, directement ou à distance, dans les locaux de l'entreprise;

Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figu-

## Teil 2

### Änderungen des Anhangs zum AETR

(gemäß dem in Artikel 21 Absatz 8 festgelegten Verfahren)

#### Artikel 11

Artikel 11 Absatz 2 des Anhangs wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2. a) Die Unternehmen bewahren Schaublätter und Kopien, sofern Kopien nach Maßgabe von Artikel 12 Absatz 1 gefertigt wurden, chronologisch geordnet und in lesbarer Form mindestens ein Jahr lang nach ihrer Verwendung auf und händigen den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie der Schaublätter aus. Die Unternehmen händigen den betroffenen Fahrern auf Verlangen ebenfalls Kopien der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten und Ausdrücke dieser Kopien aus. Die Schaublätter, die Ausdrücke sowie die heruntergeladenen Daten werden auf Verlangen jedes ermächtigten Kontrollbeamten erstellt und ausgehändigt.

b) Ein Unternehmen, das Fahrzeuge einsetzt, die mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B des vorliegenden Anhangs ausgerüstet sind und die in den Geltungsbereich dieses Abkommens fallen, muss:

i) sicherstellen, dass alle Daten aus der Fahrzeugeinheit und der Fahrerkarte, so oft wie von der Vertragspartei verlangt, heruntergeladen werden und dass die entsprechenden Daten häufiger heruntergeladen werden, um sicherzustellen, dass alle Daten zu Tätigkeiten des Unternehmens oder für das Unternehmen heruntergeladen werden;

ii) sicherstellen, dass alle Daten, die aus der Fahrzeugeinheit und der Fahrerkarte heruntergeladen werden, mindestens 12 Monate nach der Aufzeichnung aufbewahrt werden und diese Daten auf Verlangen eines Kontrollbeamten entweder direkt oder über Fernübertragung von den Geschäftsgrundstücken des Unternehmens zur Verfügung stehen.

Zum Zwecke dieses Unterabsatzes wird der Ausdruck ‚heruntergeladen‘ entsprechend der Begriffs-

the definition laid down in Appendix 1B, Chapter I, point (s).”

rant au point s) du chapitre I de l'Appendice 1B.»

bestimmung in Anlage 1B, Kapitel I, Buchstabe s ausgelegt.“

#### Article 12

In article 12, paragraph 1, of the Annex to the AETR

- In the French version only, amend the second and third subparagraphs to read as follows:

“En cas d'endommagement d'une feuille ou d'une carte de conducteur qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à une feuille appropriée utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent, dans les sept jours calendaires, en demander le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.”

- In the English version only, in the second subparagraph:

Replace the word “temporary” with the word “appropriate”.

Amend article 12, paragraph 2, of the Annex to the AETR to read as follows:

“2. (a) Drivers shall use the record sheets or driver card every day on which they are driving, starting from the moment they take over the vehicle. The record sheet or driver card shall not be withdrawn before the end of the daily working period unless its withdrawal is otherwise authorized. No record sheet or driver card may be used to cover a period longer than that for which it is intended.

When there is more than one driver on board a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, each driver shall ensure that his driver card is inserted in the correct slot in the tachograph.

- (b) When, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the control device fitted to the vehicle, the periods of time indicated in paragraph 3, second indent, (b), (c) and (d), below shall:

- (i) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1, be entered on the record sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet; or

#### Article 12

Au paragraphe 1 de l'article 12 de l'Annexe à l'AETR

- Dans la version française uniquement, modifier les alinéas 2 et 3 comme suit:

«En cas d'endommagement d'une feuille ou d'une carte de conducteur qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à une feuille appropriée utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent, dans les sept jours calendaires, en demander le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.»

- Dans la version anglaise uniquement, au deuxième alinéa du paragraphe 1:

remplacer le mot «temporary» par «appropriate».

Le paragraphe 2 de l'article 12 de l'Annexe à l'AETR est modifié comme suit:

«2. a) Les conducteurs utilisent les feuilles d'enregistrement ou la carte de conducteur chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule. La feuille d'enregistrement ou la carte de conducteur n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé. Aucune feuille d'enregistrement ou carte de conducteur ne peut être utilisée pour une période plus longue que celle pour laquelle elle a été destinée.

Lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord d'un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B, les conducteurs veillent à ce que leur carte de conducteur soit insérée dans la fente correcte du tachygraphe.

- b) Lorsque, par suite de leur éloignement du véhicule, les conducteurs ne peuvent pas utiliser l'appareil monté sur le véhicule, les groupes de temps indiqués au paragraphe 3, second tiret, b), c) et d) sont:

- i) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice I, inscrits sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillures, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou

#### Artikel 12

In Artikel 12 Absatz 1 des Anhangs zum AETR

- werden in der französischen Fassung der zweite und dritte Unterabsatz wie folgt geändert:

„En cas d'endommagement d'une feuille ou d'une carte de conducteur qui contient des enregistrements, les conducteurs doivent joindre la feuille ou la carte de conducteur endommagée à la feuille de réserve ou à une feuille appropriée utilisée pour la remplacer.

En cas d'endommagement, de mauvais fonctionnement, de perte ou de vol de la carte de conducteur, les conducteurs doivent, dans les sept jours calendaires, en demander le remplacement auprès des autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle ils ont leur résidence normale.“

- In der englischen Fassung wird im zweiten Unterabsatz:

das Wort ‚temporary‘ durch das Wort ‚appropriate‘ ersetzt.

Artikel 12 Absatz 2 des Anhangs des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„2. a) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie ein Fahrzeug lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig. Kein Schaublatt oder keine Fahrerkarte darf über den Zeitraum, für den es beziehungsweise sie bestimmt ist, hinaus verwendet werden.

Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist, muss jeder Fahrer sicherstellen, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Schlitz des Fahrtenschreibers eingeschoben ist.

- b) Wenn die Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, müssen die in Absatz 3, zweiter Gedankenstrich, Buchstaben b, c und d genannten Zeiträume:

- i) von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen werden, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist; oder

(ii) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, be entered on the driver card using the manual entry facility provided in the recording equipment.

(c) Drivers shall amend the record sheets as necessary should there be more than one driver on board the vehicle, so that the information referred to in paragraph 3, second indent, (b), (c) and (d), below is recorded on the record sheet of the driver who is actually driving.”

Amend article 12, paragraphs 7(a) and 7(b), of the Annex to the AETR to read as follows:

“7. (a) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

(i) The record sheets for the current week and those used by the driver in the previous 15 calendar days;

(ii) The driver card, if he holds one; and

(iii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement.

From the date of application defined in article 13<sup>bis</sup> of this Agreement, the time periods referred to under (i) and (iii) shall cover the current day and the previous 28 calendar days.

(b) Where the driver drives a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, he must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests:

(i) The driver card of which he is holder;

(ii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement;

(iii) The record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the previous subparagraph during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

ii) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B, inscrits sur la carte de conducteur à l'aide de fonctions de saisie manuelles dont dispose l'appareil de contrôle.

c) Les conducteurs portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations indiquées au paragraphe 3, second tiret, b), c) et d) ci-dessous soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.»

Les paragraphes 7 a) et 7 b) de l'article 12 de l'Annexe à l'AETR sont modifiés comme suit:

«7. a) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice 1, il doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle:

i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles utilisées par le conducteur au cours des 15 jours calendaires précédents;

ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et

iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord.

À partir de la date d'application définie à l'Article 13<sup>bis</sup> du présent Accord, les durées visées aux points i) et iii) couvriront la journée en cours et les 28 jours calendaires précédents.

b) Lorsque le conducteur conduit un véhicule équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B, il doit être en mesure de présenter, à toute demande d'un agent de contrôle:

i) la carte de conducteur dont il est titulaire;

ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord;

iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point précédent pendant laquelle il a conduit un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'appendice 1.

ii) mit Hilfe der manuellen Einstellvorrichtung des Kontrollgeräts auf dem Schaublatt eingetragen werden, wenn das Fahrzeug mit einem Gerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist.

c) Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern die erforderlichen Änderungen so vor, dass die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.“

Artikel 12 Absatz 7 Buchstaben a und b des Anhangs zum AETR erhält folgenden Wortlaut:

„7. a) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

i) die Schaublätter für die laufende Woche sowie die Schaublätter der vorangegangenen 15 Kalendertage;

ii) die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und

iii) handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke für die laufende Woche und die vorangegangenen 15 Kalendertage entsprechend den Bestimmungen dieses Übereinkommens.

Beginnend mit dem Tag der Anwendung gemäß Artikel 13<sup>bis</sup> dieses Übereinkommens beziehen sich die in den Ziffern i bis iii genannten Zeiträume auf den laufenden Tag und die vorangegangenen 28 Kalendertage.

b) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

i) die Fahrerkarte, deren Inhaber er ist;

ii) handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrucke für die laufende Woche und die vorangegangenen 15 Kalendertage entsprechend den Bestimmungen dieses Übereinkommens;

iii) die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Ziffer ii, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist.

From the date of application defined in article 13<sup>bis</sup> of this Agreement, the time periods referred to under (ii) shall cover the current day and the previous 28 calendar days.”

À partir de la date d'application définie à l'Article 13<sup>bis</sup> du présent Accord, les durées visées au point ii) couvriront la journée en cours et les 28 jours précédents.»

Beginnend mit dem Tag der Anwendung gemäß Artikel 13<sup>bis</sup> dieses Übereinkommens beziehen sich die in Ziffer ii) genannten Zeiträume auf den laufenden Tag und die vorangegangenen 28 Kalendertage.“

#### Article 13

Amend article 13, paragraph 2, of the Annex to the AETR to read as follows:

“2. (a) While the device is unserviceable or malfunctioning, the driver shall mark on the record sheet or sheets, or on an appropriate sheet to be attached to the record sheet or to the driver card, on which he shall enter data enabling him to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature, all information for the various periods of time which are no longer recorded or printed out correctly by the control device.

(b) Where a driver card is damaged, malfunctions, is lost or stolen, or is not in the possession of the driver, the driver shall:

(i) At the start of his journey, print out the details of the vehicle he is driving, and enter onto that printout:

- Details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature;
- The periods referred to in article 12, paragraph 3, second indent, points (b), (c) and (d);

(ii) At the end of his journey, print out the information relating to periods of time recorded by the control device, record any periods of other work, availability and rest undertaken since the printout that was made at the start of the journey, where not recorded by the tachograph, and mark on that document details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature.”

#### Article 13

Le paragraphe 2 de l'article 13 de l'Annexe à l'AETR est modifié comme suit:

«2. a) Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille appropriée à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur, et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.

b) Lorsqu'une carte de conducteur est détériorée, ne fonctionne pas, est perdue ou n'est pas en possession du conducteur, ce dernier doit:

i) au début de son trajet, imprimer les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et faire figurer sur cette sortie imprimée:

- les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;
- les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) de l'article 12;

ii) à la fin de son trajet, imprimer les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, et porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.»

#### Artikel 13

Artikel 13 Absatz 2 des Anhangs zum AETR erhält folgenden Wortlaut:

„2. a) Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Kontrollgeräts hat der Fahrer auf dem Schaublatt (den Schaublättern) oder einem dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beizufügenden Blatt die vom Kontrollgerät nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die Zeitgruppen zu vermerken, zusammen mit Angaben zu seiner Person (Name und Nummer des Führerscheins oder der Fahrerkarte) und seiner Unterschrift.

b) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte oder wenn sie sich nicht in seinem Besitz befindet, hat der Fahrer:

i) zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug auszudrucken und in den Ausdruck:

- die Angaben zu seiner Person (Name und Nummer des Führerscheins oder der Fahrerkarte) einzutragen und mit seiner Unterschrift zu versehen;
- die in Artikel 12 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Zeiten einzutragen;

ii) am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten auszudrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten, in denen er seit Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, zu vermerken und auf diesem Dokument die Angaben einzutragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), sowie seine Unterschrift anzubringen.“

**Part Three**  
**Amendments**  
**to the Appendices**  
**to the Annex to the AETR**

(according to the procedure  
defined in Article 22)

**Appendix 1**  
**(Requirements**  
**for construction, testing,**  
**installation and inspection)**

In the Russian version only, replace in Chapter III, Section C, paragraph 4a) iii), the first indent by the following:

«– время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы.»

**Appendix 2**  
**(Approval marks and certificates)**

Add the following countries to the list contained in paragraph 1 of point I, "Approval mark":

Albania	54
Armenia	55
Montenegro	56
San Marino	57
Monaco	59

Replace "Serbia and Montenegro 10" with:

Serbia	10
--------	----

**New Appendix 3**

Insert a new Appendix 3 after Appendix 2 of the Annex to the AETR to read as follows:

"Model Forms

In accordance with article 12<sup>bis</sup> of this Agreement, road carriers may use the following model forms to facilitate roadside checks:

1. The attestation of activities is to be used when a driver has been on sick leave or annual leave or when he has been driving a vehicle exempted from the scope of the AETR as defined in article 2 of this Agreement.

Instructions for use (To be reproduced, where possible, on the reverse of the form)

- (a) All the fields in this form must be filled in, before the journey, by the transport undertaking and the driver concerned.
- (b) The text of the form may not be modified.

**Troisième partie**  
**Amendements**  
**aux appendices**  
**de l'Annexe à l'AETR**

(selon la procédure définie à l'article 22)

**Appendice 1**  
**(Conditions**  
**de construction, d'essai,**  
**d'installation et de contrôle)**

Dans la version russe uniquement, remplacer, dans le Chapitre III, section C, paragraphe 4 a) iii), le premier tiret par le suivant:

«– время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы.»

**Appendice 2**  
**(Marque et fiches d'homologation)**

Les pays suivants sont ajoutés à la liste figurant au paragraphe 1 du point I «Marque d'homologation»:

«Albanie	54
Arménie	55
Monténégro	56
San Marin	57
Monaco	59

«Serbie-et-Monténégro 10» est remplacé par

«Serbie	10»
---------	-----

**Nouvel Appendice 3**

Il est introduit, après l'Appendice 2 de l'Annexe, un nouvel Appendice 3 rédigé comme suit:

«Formulaires types

Conformément à l'article 12<sup>bis</sup> du présent Accord, les transporteurs routiers peuvent utiliser les formulaires types ci-après afin de faciliter les contrôles sur route:

1. Le «formulaire d'attestation d'activités» est un formulaire à utiliser lorsqu'un conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel ou lorsqu'il a conduit un autre véhicule exclu du champ d'application de l'AETR au sens de l'article 2 du présent Accord.

Instructions concernant son utilisation. (À rappeler autant que possible au verso du formulaire)

- a) Tous les champs de ce formulaire doivent être remplis, avant le voyage, par l'entreprise de transport et le conducteur concerné.
- b) Le texte du formulaire ne peut pas être modifié.

**Teil 3**  
**Änderungen**  
**der Anlagen**  
**des Anhangs zum AETR**

(nach dem in Artikel 22  
festgelegten Verfahren)

**Anlage 1**  
**(Vorschriften**  
**über Bau, Prüfung,**  
**Einbau und Nachprüfung)**

In der russischen Fassung wird in Kapitel III Abschnitt C Absatz 4 Buchstabe a Ziffer iii) der erste Gedankenstrich durch folgenden Wortlaut ersetzt:

«– время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы.»

**Anlage 2**  
**(Prüfzeichen und**  
**Bauartgenehmigungsbogen)**

Der Liste in Abschnitt I Absatz 1 „Prüfzeichen“ werden folgende Länder hinzugefügt:

Albanien	54
Armenien	55
Montenegro	56
San Marino	57
Monaco	59

„Serbien und Montenegro 10“ werden ersetzt durch:

Serbien	10
---------	----

**Neue Anlage 3**

Nach Anlage 2 des Anhangs wird eine neue Anlage 3 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„Musterformulare

Gemäß Artikel 12 dieses Übereinkommens können die Straßenverkehrsunternehmen folgende Musterformulare zur Erleichterung von Straßenkontrollen verwenden:

1. Die Arbeitsbescheinigung ist zu verwenden, wenn ein Fahrer in Krankheitsurlaub oder Jahresurlaub war oder wenn er ein Fahrzeug gelenkt hat, das nicht in den Geltungsbereich des AETR gemäß Artikel 2 des vorliegenden Übereinkommens fällt.

Hinweise zur Benutzung (wenn möglich auf der Rückseite des Formulars)

- a) Alle Felder des Formulars sind vor Fahrtantritt durch das Verkehrsunternehmen und den betroffenen Fahrer auszufüllen.
- b) Der Text des Formulars darf nicht verändert werden.

- |   |  |  |
|---|--|--|
| <p>(c) In order to be valid, the form must be signed both by the authorized representative of the transport undertaking and by the driver himself. For individual undertakings, the driver signs once on behalf of the undertaking and once as the driver. Only the signed original is valid.</p> <p>(d) The form may be printed on paper containing the undertaking's logo. Sections 1 to 5 may be preprinted. The signature of the undersigned may not be replaced by the undertaking's stamp but may be accompanied by it.</p> <p>(e) Any additional national or regional information must be included on the reverse of the form.</p> <p>(f) If this form is drawn up in a language other than English or French, the title, in the national language, must appear below the English and French titles, which must be retained. The section headings in the body of the form must be repeated in English when the original document is drawn up in a language other than English (see attached model).</p> <p>2. (reserved for a possible other form) ...</p> | <p>c) Afin d'être valable, le formulaire doit être signé à la fois par le représentant habilité de l'entreprise de transport et par le conducteur lui-même. Pour les entreprises individuelles, le conducteur signera une fois au nom de l'entreprise et une fois en tant que conducteur. Seul le document original signé est valide.</p> <p>d) Le formulaire peut être imprimé avec le logo de l'entreprise. Les rubriques 1 à 5 peuvent être pré-imprimées. Le cachet de l'entreprise ne peut remplacer la signature du soussigné, mais sa signature peut être accompagnée du cachet.</p> <p>e) Les informations additionnelles nationales ou régionales devront figurer au verso du formulaire.</p> <p>f) Si ce formulaire est établi dans une langue autre que l'anglais ou le français, son titre, dans la langue nationale, devra apparaître en dessous des titres anglais et français qui doivent être conservés. Les titres des rubriques à l'intérieur du formulaire devront être répétés en anglais lorsque le document original est fait dans une autre langue que l'anglais (voir le modèle joint).</p> <p>2. (réservé pour un éventuel autre formulaire)...</p> | <p>c) Um gültig zu sein, muss das Formular sowohl durch den Bevollmächtigten des Verkehrsunternehmens als auch durch den Fahrer selbst unterzeichnet sein. Bei Einzelunternehmen unterzeichnet der Fahrer einmal für das Unternehmen und zum anderen als Fahrer. Nur das unterzeichnete Original ist gültig.</p> <p>d) Das Formular kann auf Papier mit dem Firmenlogo des Unternehmens gedruckt werden. Die Abschnitte 1 bis 5 können bereits vorgedruckt werden. Die Unterschrift des Unterzeichneten kann nicht durch den Firmenstempel des Unternehmens ersetzt werden, dieser kann jedoch zusätzlich angebracht werden.</p> <p>e) Alle zusätzlichen nationalen oder regionalen Informationen müssen auf der Rückseite des Formulars erscheinen.</p> <p>f) Ist das Formular in einer anderen Sprache als Englisch oder Französisch abgefasst, muss der Titel in der Landessprache nach den englischen und französischen Titeln erscheinen. Die Überschriften der einzelnen Abschnitte sind ebenfalls in Englisch anzugeben, wenn das Original in einer anderen Sprache als Englisch (siehe beigefügtes Muster) abgefasst ist.</p> <p>2. (für ein mögliches anderes Formular reserviert)...</p> |
|---|--|--|

Appendix 3  
of the Annex to the AETR

**Attestation of Activities\*/Formulaire d'attestation d'activités\***

(Regulation (EC) 561/2006 or the AETR\*\*)/(Règlement (CE) 561/2006 ou l'AETR\*\*)

To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage

To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

**False attestations constitute an infringement/Les fausses attestations constituent une infraction**

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

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

**I, the undersigned (Le soussigné):**

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

**declare that the driver/déclare que le conducteur:**

8. Name and first name/Nom et prénom .....
9. Date of birth (day/month/year)/Date de naissance (jour/mois/année): .....
10. Driving licence or identity card or passport number/Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport .....
11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/qui a commencé à travailler dans l'entreprise le (jour/mois/année) .....
- au cours de la période/for the period:
12. from (hour/day/month/year)/du (heure/jour/mois/année): .....
13. to (hour/day/month/year)/au (heure/jour/mois/année): .....
14.  was on sick leave\*\*\*/était en congé de maladie
15.  was on annual leave\*\*\*/était en congé annuel
16.  was on leave or rest\*\*\*/était en congé ou repos
17.  drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR\*\*\*/conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18.  performed other work than driving\*\*\*/effectuait autre travail que la conduite
19.  was available\*\*\*/était disponible
20. Place/Lieu: ..... Date/date: .....

Signature/signature

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

22. Place/Lieu: ..... Date/date .....

Signature of the driver/Signature du conducteur

\*) This form is available in electronic and printable versions at the following address/Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

\*\*) European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport/Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

\*\*\*) Choose only one box/Ne cocher qu'une seule case."



Appendice 3  
de l'annexe à l'AETR

**Formulaire d'attestation d'activités\*/attestation of activities\***

(Règlement (CE) 561/2006 ou l'AETR\*\*)/(Regulation (EC) 561/2006 or the AETR\*\*)

À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage/  
To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey

À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés/  
To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

**Les fausses attestations constituent une infraction/False attestations constitute an infringement**

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

1. Nom de l'entreprise/Name of the undertaking.....

2. Rue, code postal, ville/Street address, postal code, city.....

.....

Pays/Country:

3. Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)/Telephone number (including international prefix).....

4. Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)/Fax number (including international prefix):.....

5. Adresse courrier électronique/e-mail address: .....

**Le soussigné (I, the undersigned):**

6. Nom et prénom/Name and first name .....

7. Fonction dans l'entreprise/Position in the undertaking:.....

**déclare que le conducteur/declare that the driver:**

8. Nom et prénom/Name and first name.....

9. Date de naissance (jour/mois/année)/Date of birth (day/month/year): .....

10. Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport/Driving licence or identity card or passport number .....

11. qui a commencé à travailler dans l'entreprise le (jour/mois/année)/who has started to work at the undertaking on (day/month/year) .....

au cours de la période/for the period:

12. du (heure/jour/mois/année)/from (hour/day/month/year): .....

13. au (heure/jour/mois/année)/to (hour/day/month/year) .....

14.  était en congé de maladie\*\*\*/was on sick leave

15.  était en congé annuel\*\*\*/was on annual leave

16.  était en congé ou repos\*\*\*/was on leave or rest

17.  conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR\*\*\*/drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR

18.  effectuait autre travail que la conduite\*\*\*/performed other work than driving

19.  était disponible\*\*\*/was available

20. Lieu/Place: ..... Date/date: .....

Signature/signature

21. 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. (I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above).

22. Lieu/Place: ..... Date/date .....

Signature du conducteur/signature of the driver

\*) Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante/This form is available in electronic and printable versions at the following address: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

\*\*\*) Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route/European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.

\*) Ne cocher qu'une seule case/Choose only one box.»

Anlage 3  
des Anhangs zum AETR

**Bescheinigung von Tätigkeiten/Attestation of Activities/Formulaire d'attestation d'activités\***

(Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder AETR)/(Regulation (EC) 561/2006 or the AETR\*\*)/  
(Règlement (CE) 561/2006 ou l'AETR\*\*)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben

Zusammen mit den Original-Fahrtenschreiberaufzeichnungen aufzubewahren

**Falsche Bescheinigungen stellen einen Verstoß gegen geltendes Recht dar**

<b>Vom Unternehmen auszufüllen</b>	
1. Name des Unternehmens .....	.....
2. Straße, Hausnr. Postleitzahl, Ort .....	.....
	.....
Land:	
3. Telephon-Nr. (mit internationaler Vorwahl) .....	.....
4. Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl) .....	.....
5. E-Mail-Adresse.....	.....
<b>Ich, der/die Unterzeichnete:</b>	
6. Name und Vorname .....	.....
7. Position im Unternehmen .....	.....
<b>erkläre, dass der Fahrer/die Fahrerin:</b>	
8. Name und Vorname.....	.....
9. Geburtsdatum (Tag/Monat/Jahr): .....	.....
10. Nummer des Führerscheines, des Personalausweises oder des Reisepasses .....	.....
11. Beginn der Tätigkeit für das Unternehmen am (Tag/Monat/Jahr) .....	.....
im Zeitraum:	
12. von (Uhrzeit – Tag – Monat – Jahr) .....	.....
13. bis (Uhrzeit – Tag – Monat – Jahr) .....	.....
14. <input type="checkbox"/> sich im Krankheitsurlaub befand/was on sick leave/était en congé de maladie***)	
15. <input type="checkbox"/> sich im Erholungsurlaub befand/was on annual leave/était en congé annuel***)	
16. <input type="checkbox"/> abwesend oder in der Ruhepause war/was on leave or rest***)/était en congé ou repos	
17. <input type="checkbox"/> ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat***)/drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) no 561/2006 or the AETR***)/conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR	
18. <input type="checkbox"/> andere Arbeiten als das Lenken eines Fahrzeugs durchführte***)/performed other work than driving/effectuait autre travail que la conduite	
19. <input type="checkbox"/> verfügbar war***)/was available/était disponible	
20. Ort/Place/Lieu..... Datum/Date/date .....	
Unterschrift/signature/signature	

21. Ich, der Fahrer/die Fahrerin bestätige, dass ich im vorstehend genannten Zeitraum kein unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR fallendes Fahrzeug gelenkt habe./I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above/Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée.

22. Ort .....

Place	Date
Lieu	date

Unterschrift des Fahrers/der Fahrerin  
Signature of the driver  
Signature du conducteur

\*) Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts ist im Internet unter <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html> verfügbar.

\*\*) Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals.

\*\*\*) Nur ein Kästchen kann angekreuzt werden.“

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Europäischen Patentübereinkommens (EPÜ)**

**Vom 16. August 2011**

Die durch die Akte vom 29. November 2000 revidierte Fassung des Übereinkommens vom 5. Oktober 1973 über die Erteilung europäischer Patente in der Neufassung des Beschlusses des Verwaltungsrates der Europäischen Patentorganisation vom 28. Juni 2001 (BGBl. 2007 II S. 1082, 1083, 1129), die zuletzt durch Beschluss des Verwaltungsrates vom 27. Oktober 2005 geändert worden ist (BGBl. 2006 II S. 917, 925), ist nach ihrem Artikel 169 Absatz 2 für

Albanien	am	1. Mai 2010
Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik	am	1. Januar 2009
San Marino	am	1. Juli 2009
Serbien	am	1. Oktober 2010

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 19. Februar 2008 (BGBl. II S. 179).

Berlin, den 16. August 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Martin Ney

---

**Bekanntmachung  
zu dem Übereinkommen  
über die Geltendmachung von Unterhaltsansprüchen im Ausland**

**Vom 28. September 2011**

Die gemäß Artikel 2 Absatz 1 und 2 des Übereinkommens vom 20. Juni 1956 über die Geltendmachung von Unterhaltsansprüchen im Ausland (BGBl. 1959 II S. 149, 150) zu bestimmenden nationalen Stellen und ihre Kontaktdaten werden – mit Ausnahme derer Deutschlands – künftig nicht mehr im Bundesgesetzblatt Teil II veröffentlicht, sondern können auf der Webseite der Vereinten Nationen unter [www.treaties.un.org](http://www.treaties.un.org) abgerufen werden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 27. März 2008 (BGBl. II S. 278).

Berlin, den 28. September 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
zu dem Europäischen Übereinkommen  
betreffend Auskünfte über ausländisches Recht**

**Vom 28. September 2011**

Die gemäß Artikel 2 Absatz 1 und 2 des Europäischen Übereinkommens vom 7. Juni 1968 betreffend Auskünfte über ausländisches Recht (BGBl. 1974 II S. 937, 938) zu bestimmenden nationalen Stellen und ihre Kontaktdaten werden – mit Ausnahme derer Deutschlands – künftig nicht mehr im Bundesgesetzblatt Teil II veröffentlicht, sondern können auf der Webseite des Europarats unter [www.conventions.coe.int](http://www.conventions.coe.int) abgerufen werden.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 19. Juni 2009 (BGBl. II S. 821).

Berlin, den 28. September 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Basler Übereinkommens  
über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung  
gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung**

**Vom 4. Oktober 2011**

Das Basler Übereinkommen vom 22. März 1989 über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung (BGBl. 1994 II S. 2703, 2704) wird nach seinem Artikel 25 Absatz 2 für

Palau am 7. Dezember 2011  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 26. Mai 2011 (BGBl. II S. 679).

Berlin, den 4. Oktober 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
der Änderung von 1999 des Montrealer Protokolls  
über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen**

**Vom 5. Oktober 2011**

Die Änderung vom 3. Dezember 1999 des Montrealer Protokolls vom 16. September 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (BGBl. 2002 II S. 921, 923), wird nach ihrem Artikel 3 Absatz 3 für die

Salomonen am 21. Dezember 2011  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 12. Juli 2011 (BGBl. II S. 820).

Berlin, den 5. Oktober 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Stockholmer Übereinkommens  
über persistente organische Schadstoffe (POPs-Übereinkommen)**

**Vom 5. Oktober 2011**

Das von der Bundesrepublik Deutschland am 23. Mai 2001 unterzeichnete Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe (BGBl. 2002 II S. 803, 804) wird nach seinem Artikel 26 Absatz 2 für

Palau am 7. Dezember 2011  
Russische Föderation am 15. November 2011  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 7. Juli 2011 (BGBl. II S. 758).

Berlin, den 5. Oktober 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls vom 30. Juli 1936  
über die Immunitäten der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich**

**Vom 12. Oktober 2011**

I.

Das Protokoll vom 30. Juli 1936 über die Immunitäten der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich (BGBl. 1956 II S. 331, 332) ist nach seinem Artikel 2 für Chile am 21. Januar 2005 in Kraft getreten.

II.

Kroatien hat am 8. Dezember 1997 gegenüber der Regierung des Königreichs Belgien als Verwahrer des Protokolls erklärt, dass es sich mit Wirkung vom 8. Oktober 1991, dem Tag der Erlangung seiner Unabhängigkeit, als durch das Protokoll gebunden betrachtet.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 5. Januar 2001 (BGBl. II S. 169).

Berlin, den 12. Oktober 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
der Satzung der Organisation der Vereinten Nationen  
für industrielle Entwicklung**

**Vom 12. Oktober 2011**

Die Satzung der Organisation der Vereinten Nationen für industrielle Entwicklung (UNIDO) vom 8. April 1979 (BGBl. 1985 II S. 1215, 1217) ist nach ihrem Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe c für

Tuvalu am 13. September 2011 in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 8. Juni 2011 (BGBl. II S. 714).

Berlin, den 12. Oktober 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

**Bekanntmachung  
über das Inkrafttreten  
der fünften Änderung vom 5. Mai 2008  
des Übereinkommens über den Internationalen Währungsfonds (IWF)**

**Vom 14. Oktober 2011**

Nach Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 7. März 2009 zu den Änderungen vom 28. April 2008 und 5. Mai 2008 des Übereinkommens über den Internationalen Währungsfonds (IWF) (BGBl. 2009 II S. 206, 209) wird bekannt gemacht, dass die durch Beschluss Nr. 63-3 des Gouverneursrats des Internationalen Währungsfonds vom 5. Mai 2008 genehmigte fünfte Änderung des Übereinkommens über den Internationalen Währungsfonds (BGBl. 1978 II S. 13, 15; 1991 II S. 814, 815; 2000 II S. 799, 800) zur Erweiterung der Anlagebefugnisse des Internationalen Währungsfonds nach Artikel XXVIII Buchstabe c des Übereinkommens

am 18. Februar 2011

für die Bundesrepublik Deutschland und alle anderen Vertragsparteien in Kraft getreten ist.

Die Annahmeerklärung ist am 2. April 2009 an den Internationalen Währungsfonds in Washington übermittelt worden.

Berlin, den 14. Oktober 2011

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Susanne Wasum-Rainer

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz  
 Postanschrift: 11015 Berlin  
 Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin  
 Telefon: (0 30) 18 580-0  
 Redaktion: Bundesamt für Justiz  
 Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II  
 Postanschrift: 53094 Bonn  
 Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn  
 Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH.  
 Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln  
 Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln  
 Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln  
 Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige  
 Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundes-  
 gesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durch-  
 setzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende  
 Bekanntmachungen,

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnements-  
 bestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH., Postfach 10 05 34, 50445 Köln  
 Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-2 78

E-Mail: [bgbl@bundesanzeiger.de](mailto:bgbl@bundesanzeiger.de)

Internet: [www.bundesgesetzblatt.de](http://www.bundesgesetzblatt.de) bzw. [www.bgbl.de](http://www.bgbl.de)

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 45,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 6,65 € (5,60 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten).  
 Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz  
 beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.mmbH. · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Bekanntmachung  
 über den Geltungsbereich  
 der Änderung von 1997 des Montrealer Protokolls  
 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen**

**Vom 14. Oktober 2011**

Die Änderung vom 17. September 1997 des Montrealer Protokolls vom  
 16. September 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen  
 (BGBl. 1998 II S. 2690, 2691), ist nach ihrem Artikel 3 Absatz 3 für

Kasachstan am 26. September 2011

in Kraft getreten.

Die Änderung von 1997 wird ferner nach ihrem Artikel 3 Absatz 3 für

Vanuatu am 19. Oktober 2011

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom  
 12. Juli 2011 (BGBl. II S. 820).

Berlin, den 14. Oktober 2011

Auswärtiges Amt  
 Im Auftrag  
 Dr. Susanne Wasum-Rainer