

Es wird keine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit übernommen. Jegliche Haftung für evtl. Schäden im Zusammenhang mit der Nutzung des Informationsangebotes ist ausgeschlossen.

Europäisches Übereinkommen* **über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten** **Fahrpersonals (AETR)**

vom 1. Juli 1970

Die Vertragsparteien -

von dem Wunsche geleitet, die Entwicklung und Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs auf der Straße zu fördern,

überzeugt von der Notwendigkeit, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen, bestimmte Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr nach den Grundsätzen der Internationalen Arbeitsorganisation zu regeln und gemeinsam bestimmte Maßnahmen zu treffen, um die Beachtung dieser Regelung zu sichern -

haben folgendes vereinbart:

Artikel	1	Begriffsbestimmungen
Artikel	2	Geltungsbereich
Artikel	3	Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens auf den Straßenverkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten
Artikel	4	Allgemeine Grundsätze
Artikel	5	Fahrpersonal
Artikel	6	Lenkzeiten
Artikel	7	Unterbrechungen
Artikel	8	Ruhezeiten
Artikel	8 ^{bis}	Ausnahmen von Artikel 8
Artikel	9	Ausnahmen
Artikel	10	Kontrollgerät
Artikel	11	Überwachung durch das Unternehmen
Artikel	12	Durchführungsmaßnahmen
Artikel	12 ^{bis}	Standardisierte Musterformulare
Artikel	13	Übergangsbestimmungen
Artikel	13 ^{bis}	Übergangsbestimmungen
Artikel	14	Schlussbestimmungen

* Das AETR ist in englischer und französischer Sprache abgefasst und in diesen Sprachen nebst amtlicher deutscher Übersetzung im Bundesgesetzblatt veröffentlicht

Artikel	15	
Artikel	16	
Artikel	17	
Artikel	18	
Artikel	19	
Artikel	20	
Artikel	21	
Artikel	22	
Artikel	22 ^{bis}	Verfahren zur Änderung der Anlage 1B
Artikel	22 ^{ter}	Verfahren zur Änderung der Anlage 3
Artikel	23	
Artikel	24	
Artikel	25	
Unterzeichnungsprotokoll		Zu Artikel 4 des Übereinkommens Zu Artikel 12 des Übereinkommens Zu Artikel 14 des Übereinkommens Zur Anlage des Übereinkommens
Anhang		Kontrollgerät I Bauartgenehmigung II Einbau und Prüfung III Benutzungsvorschriften
Anlage 1		Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung I Begriffsbestimmungen II Allgemeine Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts III Bauartmerkmale des Kontrollgeräts IV Schaublätter V Einbau des Kontrollgeräts VI Einbauprüfungen und Nachprüfungen
Anlage 1B		Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung des im internationalen Straßenverkehr verwendeten digitalen Kontrollgeräts
Anlage 2		Prüfzeichen und Bauartgenehmigungsbogen I Prüfzeichen II Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von der Anlage 1 erfüllen III Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von der Anlage 1B erfüllen
Anlage 3		Bescheinigung von Tätigkeiten

Artikel 1 **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet

- a) **„Fahrzeug“**
jedes Kraftfahrzeug oder jeden Anhänger; dieser Begriff schließt miteinander verbundene Fahrzeuge ein;
- b) **„Kraftfahrzeug“**
jedes mit eigener Kraft verkehrende Straßenfahrzeug mit Antriebsmotor, das üblicherweise auf der Straße der Beförderung von Personen oder Gütern oder dem Ziehen von Fahrzeugen dient, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden; dieser Begriff schließt landwirtschaftliche Zugmaschinen nicht ein;
- c) **„Anhänger“**
jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug angehängt zu werden; dieser Begriff schließt Sattelanhänger ein;
- d) **„Sattelanhänger“**
jeden Anhänger, der dazu bestimmt ist, mit einem Kraftfahrzeug so verbunden zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und dass ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
- e) **„miteinander verbundene Fahrzeuge“**
solche miteinander verbundenen Fahrzeuge, die am Straßenverkehr als Einheit teilnehmen;
- f) **„höchste zulässige Gesamtmasse“**
die Gesamtmasse des beladenen Fahrzeugs, die von der zuständigen Behörde des Zulassungsstaates 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, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat;
- h) **„internationaler Straßenverkehr“**
jeden Straßenverkehr, der mindestens eines Grenzübergang umfasst;
- i) **„Linienverkehr“**
ist die regelmäßige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen ein- oder aussteigen können.
Eine Betriebsregelung oder entsprechende Dokumente, die von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien genehmigt und vom Verkehrsunternehmer vor ihrer Anwendung veröffentlicht werden müssen, legen die Beförderungsbedingungen, insbesondere die Zahl der Fahrten, den Fahrplan, die Tarife und die Beförderungspflicht fest, soweit diese Bedingungen nicht durch Gesetz oder Verordnung bestimmt sind.
Als Linienverkehr gilt unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluss anderer Fahrgäste, soweit die Merkmale des Linienverkehrs nach Satz 1 gegeben sind. Diese Beförderungen - vor allem die Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrer Wohnung und die Beförderung von Schülern zur Lehranstalt und von dort zu ihrer Wohnung - werden als „Sonderformen des Linienverkehrs“ bezeichnet;
- 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;

k) **„Mitglied des Fahrpersonals“**

den Fahrer oder eine der nachstehenden Personen, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht:

– **„Beifahrer“**

jede Person, die den Fahrer begleitet, um ihn bei bestimmten im Verkehr zu verrichtenden Tätigkeiten zu unterstützen, und die sich in der Regel an den Beförderungshandlungen tatsächlich beteiligt, ohne Fahrer im Sinne des Buchstabens j dieses Artikels zu sein;

– **„Schaffner“**

jede Person, die den Fahrer eines zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugs begleitet und beauftragt ist, insbesondere die Fahrausweise oder sonstigen Ausweise, die zur Fahrt berechtigen, zu verkaufen und zu kontrollieren;

l) **„Woche“**

der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;

m) **„Ruhezeit“**

jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann

n) **„Fahrtunterbrechung“**

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 Ruhezeit“ und eine „reduzierte wöchentliche Ruhezeit“ umfasst:

– **„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) **„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) **„Lenkzeit“**

die Dauer der Lenktätigkeit, die automatisch oder halbautomatisch oder von Hand gemäß den Anforderungen dieses Übereinkommens aufgezeichnet wird;

- 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) **„Wochenlenkzeit“**
die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;
- 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) **„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) **„Verkehrsunternehmen“**
jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt.

Artikel 2 Geltungsbereich

(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 Pannenhilfefahrzeugen, 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) 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.

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

(1) Jede Vertragspartei wendet in ihrem Hoheitsgebiet auf den internationalen Straßenverkehr mit Fahrzeugen, die in Nichtvertragsstaaten zugelassen sind, mindestens ebenso strenge Bestimmungen an, wie in den Artikeln 5, 6, 7, 8, 9 und 10 vorgesehen sind.

- (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 4 Allgemeine Grundsätze

Jede Vertragspartei kann höhere Mindestwerte oder niedrigere Höchstwerte als nach den Artikeln 5 bis 8 anwenden. Dieses Übereinkommen gilt jedoch weiterhin für diejenigen Fahrer, die in Fahrzeugen, welche in einem anderen Vertragsstaat oder Nichtvertragsstaat zugelassen sind, Beförderungen im internationalen Straßenverkehr durchführen.

Artikel 5 Fahrpersonal

- (1) Das Mindestalter der im Güterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt:
 - a) bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen einschließlich - Anhänger oder Sattelanhänger gegebenenfalls inbegriffen - auf das vollendete 18. Lebensjahr;
 - b) bei den übrigen Fahrzeuge auf
 - das vollendete 21. Lebensjahr oder
 - das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einer Vertragspartei anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr ist. Die Vertragsparteien werden sich gegenseitig über das geltende nationale Mindestniveau der Ausbildung und andere sachdienliche Bedingungen unterrichten, die auf Fahrer im internationalen Güterverkehr anzuwenden sind, soweit sie unter dieses Übereinkommen fallen.

(2) Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer müssen mindestens 21 Jahre alt sein. Die im Personenverkehr im Umkreis von mehr als 50 km um den Standort des Fahrzeugs eingesetzten Fahrer müssen außerdem

- a) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrers von Fahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ausgeübt haben oder
- b) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines Fahrers ausgeübt haben, der im Personenverkehr im Umkreis von bis zu 50 km um den Standort des Fahrzeugs oder in anderen Arten der Personenbeförderung eingesetzt war, die nicht unter dieses Übereinkommen fallen, aber nach Auffassung der zuständigen Behörde die erforderliche Erfahrung verliehen haben, oder
- c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einer der Vertragsparteien anerkannten Ausbildung für Fahrer im Personenkraftverkehr sein.

Artikel 6 Lenkzeiten

(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 Gesamtlenkzeit 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 Buchstabe 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

(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“.

(4) Nach diesem Artikel eingelegte Unterbrechungen dürfen nicht als tägliche Ruhezeit betrachtet werden.

Artikel 8 Ruhezeiten

(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) 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 Fahrtenschreiber 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) 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.

Artikel 8^{bis}
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 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

Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von diesem Übereinkommen abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. 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 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 11
Überwachung durch das Unternehmen

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

(2) Das Unternehmen hat die Dauer der Lenkzeiten und der weiteren Arbeiten sowie die Ruhezeiten regelmäßig zu überwachen und sich hierbei aller ihm zur Verfügung stehenden Unterlagen zu bedienen, wie zum Beispiel der persönlichen Kontrollbücher. Stellt das Unternehmen Verstöße gegen dieses Übereinkommen fest, so müssen diese unverzüglich abgestellt und Maßnahmen getroffen werden, die eine Wiederholung ausschließen, zum Beispiel durch Abänderung der Zeitpläne und der Fahrstrecken.

(3) Fahrer im Lohnverhältnis dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecke oder Gütermenge, es sei denn, dass diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen oder zu Verstößen gegen dieses Übereinkommen ermutigen.

(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 Fahrerermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen dieses Übereinkommen verstoßen.

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 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 Ausdrücke 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) die Beschränkungen der Lenkzeit während zweier aufeinander folgenden Wochen;
 - iii) der Ausgleich für die verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten gemäß Absatz 6;
 - iv) die Verwendung von Schaublättern und/oder der Daten der Fahrzeugeinheit und des Fahrerkontrollbuchs und deren Ausdrücke 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.

(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;

- 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.

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.

Ab 2011 prüfen die Vertragsparteien die Möglichkeit einer Streichung dieser Ausnahmeregelung in Absatz 6 Buchstabe b, sofern alle Vertragsparteien dazu bereit sind.

(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.

(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 Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen gegen das vorliegende Übereinkommen verstoßen.

Artikel 12^{bis}

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 22ter 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 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 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 Ratifikationsoder 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 beiträgt.

Artikel 13^{bis} 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 14

Schlussbestimmungen

- (1) Dieses Übereinkommen liegt bis zum 31. März 1971 zur Unterzeichnung auf; nach diesem Tag liegt es für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa und für Staaten, die nach Absatz 8 der Statuten in beratender Eigenschaft zu dieser Kommission zugelassen sind, zum Beitritt auf.
- (2) Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation.
- (3) Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden sind beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu hinterlegen.
- (4) Dieses Übereinkommen tritt am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.
- (5) Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen nach der in Absatz 4 genannten Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beiträgt, tritt dieses Übereinkommen am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner eigenen Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 15

- (1) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation kündigen.
- (2) Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 16

Dieses Übereinkommen tritt außer Kraft, wenn nach seinem Inkrafttreten die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als drei beträgt.

Artikel 17

- (1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens, bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation erklären, dass sich die Gültigkeit dieses Übereinkommens auf alle oder einzelne Hoheitsgebiete erstreckt, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen wird für jedes in der Notifikation genannte Hoheitsgebiet am hundertachtzigsten Tage nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär oder, falls das Übereinkommen dann noch nicht in Kraft getreten ist, mit seinem Inkrafttreten wirksam.
- (2) Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, dass sich dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Hoheitsgebiet nach Artikel 15 kündigen.

Artikel 18

- (1) Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens wird, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den streitenden Parteien beigelegt.
- (2) Jede Streitigkeit, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden konnte, wird auf Antrag einer der streitenden Vertragsparteien einem Schiedsverfahren unterworfen und demgemäß einem oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den streitenden Parteien in gegenseitigem Einvernehmen ausgewählt werden. Einigen sich binnen drei Monaten nach dem Tage des Antrags auf ein Schiedsverfahren die streitenden Parteien nicht über die Wahl eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter, so kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu ernennen, dem der Streitfall zur Entscheidung überwiesen wird.
- (3) Die Entscheidung des nach Absatz 2 bestellten Schiedsrichters oder der Schiedsrichter ist für die streitenden Vertragsparteien bindend.

Artikel 19

(1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, bei der Ratifikation oder beim Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, dass er sich durch Artikel 18 Absätze 2 und 3 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind durch diese Absätze gegenüber keiner Vertragspartei gebunden, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat.

(2) Macht ein Staat bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde einen anderen als den in Absatz 1 vorgesehenen Vorbehalt, so teilt der Generalsekretär der Vereinten Nationen diesen Vorbehalt jenen Staaten mit, die ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden bereits hinterlegt und das Übereinkommen seitdem nicht gekündigt haben. Der Vorbehalt gilt als angenommen, wenn binnen sechs Monaten nach dieser Mitteilung keiner dieser Staaten gegen die Annahme Einspruch erhoben hat. Andernfalls ist der Vorbehalt unzulässig, und die Ratifikations- oder Beitrittsurkunde des betreffenden Staates ist ungültig, falls er seinen Vorbehalt nicht zurückzieht. Bei der Anwendung dieses Absatzes wird der Einspruch von Staaten nicht berücksichtigt, deren Beitritt oder Ratifikation wegen von ihnen erhobener Vorbehalte auf Grund dieses Absatzes ungültig ist.

(3) Jede Vertragspartei, deren Vorbehalt im Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Übereinkommen angenommen worden ist oder die nach Absatz 1 einen Vorbehalt gemacht hat oder die einen Vorbehalt gemacht hat, der nach Absatz 2 angenommen worden ist, kann ihn jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artikel 20

(1) Ist dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft gewesen, so kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens beantragen. Der Generalsekretär notifiziert diesen Antrag allen Vertragsparteien und beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn binnen vier Monaten nach seiner Notifikation mindestens ein Drittel der Vertragsparteien ihm ihre Zustimmung zu dem Antrag mitteilt.

(2) Wird eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen, so setzt der Generalsekretär alle Vertragsparteien davon in Kenntnis und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, deren Prüfung durch die Konferenz sie wünschen. Der Generalsekretär teilt spätestens drei Monate vor Eröffnung der Konferenz allen Vertragsparteien die vorläufige Tagungsordnung der Konferenz sowie den Wortlaut der Vorschläge mit.

(3) Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 14 Absatz 1 bezeichneten Staaten ein.

Artikel 21

(1) Jede Vertragspartei kann eine oder mehrere Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen. Der Wortlaut jedes Änderungsvorschlages ist dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mitzuteilen, der ihn allen Vertragsparteien übermittelt und allen anderen in Artikel 14 Absatz 1 bezeichneten Staaten zur Kenntnis bringt.

(2) Binnen sechs Monaten nach dem Tage der Übermittlung des Änderungsvorschlages durch den Generalsekretär kann jede Vertragspartei diesem bekannt geben,

- a) dass sie gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erhebt, oder
- b) dass sie den Vorschlag zwar anzunehmen beabsichtigt, die für die Annahme erforderlichen Voraussetzungen in ihrem Staat jedoch noch nicht erfüllt sind.

(3) Solange eine Vertragspartei, die eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, dem Generalsekretär die Annahme des Änderungsvorschlags nicht notifiziert hat, kann sie binnen neun Monaten nach Ablauf der für die Mitteilung vorgesehenen Frist von sechs Monaten gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erheben.

(4) Wird nach den Absätzen 2 und 3 Einspruch gegen den Änderungsvorschlag erhoben, so gilt er als nicht angenommen und bleibt ohne jede Wirkung.

(5) Ist kein Einspruch nach den Absätzen 2 und 3 gegen den Änderungsvorschlag erhoben worden, so gilt er zu folgendem Zeitpunkt als angenommen:

- a) wenn keine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten,
- b) wenn mindestens eine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, zum früheren der folgenden zwei Zeitpunkte:
 - sobald alle Vertragsparteien, die eine derartige Mitteilung gemacht haben, dem Generalsekretär ihre Annahme des Änderungsvorschlags notifiziert haben, jedoch frühestens mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten, falls alle Annahmeerklärungen vor diesem Zeitpunkt notifiziert worden sind;
 - mit Ablauf der im Absatz 3 vorgesehenen Frist von neun Monaten.

(5^{bis}) 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.

(6) Jede Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sie als angenommen gilt.

(7) Der Generalsekretär notifiziert sobald als möglich allen Vertragsparteien, ob gegen den Änderungsvorschlag Einspruch nach Absatz 2 Buchstabe a erhoben worden ist und ob eine oder mehrere Vertragsparteien eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b an ihn gerichtet haben. Haben eine oder mehrere Vertragsparteien eine solche Mitteilung gemacht, so notifiziert er in der Folge allen Vertragsparteien, ob die Vertragspartei oder die Vertragsparteien, die eine solche Mitteilung gemacht haben, Einspruch gegen den Änderungsvorschlag erheben oder ihn annehmen.

(8) Unabhängig von dem in den Absätzen 1 bis 6 vorgesehenen Änderungsverfahren kann der Anhang zu diesem Übereinkommen durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen aller Vertragsparteien geändert werden. Hat die Verwaltung einer Vertragspartei erklärt, dass nach ihrem innerstaatlichen Recht ihre Zustimmung zu einer solchen Vereinbarung von einer entsprechenden Sonderermächtigung oder von der Billigung durch eine gesetzgebende Körperschaft abhängt, so gilt die Zustimmung der betreffenden Vertragspartei zur Änderung des Anhangs als nicht erteilt, bis diese Verwaltung dem Generalsekretär notifiziert hat, dass die erforderliche Ermächtigung oder Billigung erteilt worden ist.

Die Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen legt den Tag des Inkrafttretens des geänderten Anhangs fest und kann vorsehen, dass während einer Übergangszeit der alte Anhang ganz oder teilweise neben dem neuen in Kraft bleibt.

Artikel 22

(1) Die Anlagen 1 und 2 zum Anhang dieses Übereinkommens können entsprechend dem in diesem Artikel festgelegten Verfahren geändert werden.

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von ihr vorgeschlagene Änderung der Anlagen 1 und 2 zum Anhang dieses Übereinkommens vom Hauptausschuss Straßenverkehr der Europäischen Wirtschaftskommission geprüft.

(3) Wird eine Änderung durch die Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen und stellt diese Mehrheit die Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien dar, wird sie der Generalsekretär an die zuständigen Behörden aller Vertragsparteien zwecks Zustimmung mitteilen.

(4) Die Änderung ist angenommen, wenn innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach dieser Mitteilung weniger als ein Drittel der zuständigen Behörden der Vertragsparteien dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen diese Änderung bekannt geben.

(4^{bis}) 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.

(5) Jede angenommene Änderung wird durch den Generalsekretär allen Vertragsparteien mitgeteilt und tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt ihrer Bekanntmachung in Kraft.

Artikel 22^{bis} 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^{*)} 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.
- 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.

Artikel 22^{ter} 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^{bis} 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 Mitteilung an die Vertragsparteien verwendet werden.

^{*)} 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)

Artikel 23

Außer den Notifikationen, die nach den Artikeln 20 und 21 vorgesehen sind, notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 14 Absatz 1 bezeichneten Staaten

- (a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 14,
- (b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 14 in Kraft tritt,
- (c) die Kündigungen nach Artikel 15,
- (d) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 16,
- (e) die Notifikationen nach Artikel 17,
- (f) die Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 19,
- (g) das Inkrafttreten jeder Änderung nach Artikel 21.

Artikel 24

Das Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Übereinkommen hat dieselbe Gültigkeit, Wirkung und Dauer wie das Übereinkommen selbst und gilt als Bestandteil desselben.

Artikel 25

Nach dem 31. März 1971 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; dieser übermittelt allen in Artikel 14 Absatz 1 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommens unterschrieben.

Geschehen zu Genf am ersten Juli 1970 in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Unterzeichnungsprotokoll

Im Zeitpunkt der Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals sind die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten wie folgt übereingekommen:

Die Vertragsparteien erklären, dass dieses Übereinkommen den Bestimmungen nicht vorgeht, die gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in bezug auf die Arbeitszeit und die Dauer des Arbeitstages ausgearbeitet werden können.

Zu Artikel 4 des Übereinkommens

Artikel 4 Absatz 1 bedeutet nicht, dass Fahrverbote für bestimmte Tage oder Stunden, die in dem Staat, wo das Fahrzeug zugelassen ist, für bestimmte Fahrzeugklassen in Kraft sind, außerhalb dieses Staates auf das die Beförderung durchführende Fahrzeug angewendet werden können. Artikel 4 Absatz 2 hindert keine Vertragspartei daran, in ihrem Hoheitsgebiet die Einhaltung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu verlangen, welche den Verkehr bestimmter Fahrzeugklassen an bestimmten Tagen oder Stunden verbieten.

Jede Vertragspartei, die eine Sondervereinbarung nach Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens getroffen hat und die Durchführung internationaler Beförderungen, deren Ausgangs- und Endpunkt auf dem Hoheitsgebiet der Vertragsparteien dieser Sondervereinbarung liegen, durch Fahrzeuge genehmigt, die im Hoheitsgebiet eines Staates zugelassen sind, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, aber nicht Vertragspartei der genannten Sondervereinbarung, kann als Bedingung zum Abschluss von ein- oder mehrseitigen Übereinkünften zur Genehmigung solcher Fahrten fordern, dass das Fahrpersonal, die diese Fahrten durchführt, auf dem Gebiet der Vertragsparteien der Sondervereinbarung deren Bestimmungen zu beachten haben.

Zu Artikel 12 des Übereinkommens

Die Unterzeichneten verpflichten sich, nach Inkrafttreten des Übereinkommens die Aufnahme einer Klausel zur Änderung des Übereinkommens zu erörtern, durch welche die Verwendung von im Fahrzeug angebrachten Kontrollgeräten geprüfter Typen vorgeschrieben werden, die das persönliche Kontrollbuch soweit wie möglich ersetzen sollte.

Zu Artikel 14 des Übereinkommens

Die Vertragsparteien erkennen an, dass es wünschenswert ist,

- dass jede Vertragspartei geeignete Maßnahmen trifft, um Verstöße gegen das Übereinkommen ahnden zu können, und zwar nicht nur, wenn sie in ihrem eigenen Hoheitsgebiet begangen werden, sondern auch, wenn sie im Hoheitsgebiet eines anderen Staates während einer Fahrt mit einem Fahrzeug im internationalen Straßenverkehr begangen werden, das sie zugelassen hat;
- dass sie einander bei der Ahndung von Verstößen unterstützen.

Zur Anlage des Übereinkommens

Abweichend von Absatz 4 der allgemeinen Bestimmungen im Anhang zu diesem Übereinkommen fordert die Schweiz nicht, dass die Arbeitgeber den Wochenbericht des persönlichen Kontrollbuchs unterschreiben.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokolls unterschrieben.

Geschehen zu Genf am ersten Juli 1970 in einer Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Anhang

- Kontrollgerät -

Allgemeine Vorschriften

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 die neuesten Manipulationstechniken bekannt sind.

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

Artikel 3

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

Artikel 4

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.

Artikel 5

(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) 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) 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) 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 Ersteinrichtung 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 Schaublatts 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.

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.

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) 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 Begriffsbestimmung in Anlage 1B, Kapitel I, Buchstabe s ausgelegt.

(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 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) 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 aus gestellten, 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.

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) 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 angeschmutzten 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) 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) 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.

(3) Die Fahrer:



- 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) unter dem Zeichen  oder  ¹⁾ die Lenkzeiten;

b) unter dem Zeichen  oder  ¹⁾ alle sonstigen Arbeitszeiten;

c) unter dem Zeichen  oder  ¹⁾ die Bereitschaftszeit, also:

- 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) unter dem Zeichen  oder  ¹⁾ die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten.

(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 verwandt werden, sämtlich unter dem Zeichen  eingetragen werden.

(5) Der Fahrer hat auf dem Schaublatt folgende Angaben einzutragen:

- bei Beginn der Benutzung des Blattes:
seinen Namen und Vornamen;
- bei Beginn und am Ende der Benutzung des Blattes:
den Zeitpunkt und den Ort;
- die Kennzeichnummer des Fahrzeugs, das ihm zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts;
- 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);
- gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

(5^{bis}) 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.

¹⁾ Symbole, die für den digitalen Fahrtenschreiber verwendet werden.

- (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 Ausdrücke für die laufende Woche und die vorangegangenen 15 Kalendertage entsprechend den Bestimmungen dieses Übereinkommens.

Beginnend mit dem Tag der Anwendung gemäß Artikel 13bis 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 Ausdrücke 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.

Beginnend mit dem Tag der Anwendung gemäß Artikel 13bis dieses Übereinkommens beziehen sich die in Ziffer ii genannten Zeiträume auf den laufenden Tag und die vorangegangenen 28 Kalendertage.

- 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) 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.

(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 Ausdrücke und/oder die Schaublätter der laufenden Woche und in jedem Fall den Ausdruck und/oder das Schaublatt des letzten Tages der vorangehenden 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 Ausdrücke vorweisen können.

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

Anlage 1 Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung

I. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Anhangs sind:

a) **Kontrollgerät:**

Ein für den Einbau in Kraftfahrzeuge bestimmtes Gerät zum vollautomatischen oder halbautomatischen Anzeigen und Aufzeichnen von Angaben über die Fahrt des Fahrzeugs sowie über bestimmte Arbeitszeiten der Fahrer;

b) **Schaublatt:**

Für die dauerhafte Aufzeichnung von Angaben geeignetes Blatt, das in das Kontrollgerät eingelegt wird und auf dem die Schreibeinrichtung des Gerätes fortlaufend die Diagramme der zu registrierenden Angaben aufzeichnet;

c) **Konstante des Kontrollgerätes:**

Kenngroße, die den Wert des Eingangssignals angibt, der für das Anzeigen und Aufzeichnen einer zurückgelegten Wegstrecke von 1 km erforderlich ist; diese Konstante wird ausgedrückt in Umdrehungen je Kilometer ($k = \dots \text{ U/km}$) oder in Impulsen je Kilometer ($k = \dots \text{ Imp/km}$);

d) **Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs:**

Kenngroße, die den Zahlenwert des Ausgangssignals angibt, das am Anschlussstutzen für das Kontrollgerät am Kraftfahrzeug entsteht (in einigen Fällen Getriebestutzen und in anderen Fällen Radachse) bei einer unter den normalen Prüfbedingungen zurückgelegten Wegstrecke von einem Kilometer (vgl. Kapitel VI Nummer 4 dieser Anlage). Die Wegdrehzahl wird in Umdrehungen je Kilometer ($w = \dots \text{ U/km}$) oder in Impulsen je Kilometer ($w = \dots \text{ Imp/km}$) ausgedrückt;

e) **Wirksamer Umfang der Fahrzeugräder:**

Mittelwert der von jedem Antriebsrad bei einer vollen Umdrehung zurückgelegten Wegstrecke. Die Messung dieser Wegstrecken muss unter den normalen Prüfbedingungen erfolgen (vgl. Kapitel VI Nr. 4 dieser Anlage) und wird in folgender Form ausgedrückt: $1 = \dots \text{ mm}$.

II. Allgemeine Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts

Das Gerät muss folgende Angaben aufzeichnen:

1. die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke,
2. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs,
3. die Lenkzeit,
4. die sonstigen Arbeits- und die Bereitschaftszeiten,
5. die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten,
6. das Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses.
7. bei elektronischen Kontrollgeräten (Geräte, die durch elektrisch übertragene Signale des Geschwindigkeits- und Weggebers betrieben werden) jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes (ausgenommen die Beleuchtung), der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber.

Bei Fahrzeugen, zu deren Betrieb zwei Fahrer eingesetzt werden, muss das Kontrollgerät so beschaffen sein, dass die unter 3, 4 und 5 aufgeführten Zeitgruppen für diese Fahrer des Fahrpersonals gleichzeitig und unterscheidbar auf zwei verschiedenen Schaublättern aufgezeichnet werden können.

III. Bauartmerkmale des Kontrollgeräts

A Allgemeines

1. Für das Kontrollgerät sind folgende Einrichtungen vorgeschrieben:
 - a) Anzeigeeinrichtungen:
 - für die Wegstrecke (Kilometerzähler),
 - für die Geschwindigkeit (Tachometer),
 - für die Zeit (Uhr);
 - b) Schreibeinrichtungen:
 - zur Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken,
 - zur Aufzeichnung der jeweiligen Geschwindigkeit,
 - eine oder mehrere Einrichtungen zur Aufzeichnung der Zeit nach Maßgabe des Kapitels III Buchstabe c) Nummer 4;
 - c) Eine Vorrichtung, durch die
 - jedes Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses,
 - für elektronische Kontrollgeräte gemäß Kapitel II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes, ausgenommen der Beleuchtung, spätestens beim Wiedereinschalten der Stromversorgung
 - für elektronische Kontrollgeräte gemäß Kapitel II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber auf dem Schaublatt gesondert markiert wird.
2. Etwa vorhandene Zusatzeinrichtungen des Gerätes dürfen weder die einwandfreie Arbeitsweise noch das Ablesen der vorgeschriebenen Einrichtungen beeinträchtigen. Das Gerät muss mit diesen etwa vorhandenen Zusatzeinrichtungen zur Bauartgenehmigung vorgelegt werden.
3. Werkstoffe
 - a) Alle Bauteile des Kontrollgerätes müssen aus Werkstoffen von hinreichender Stabilität und mechanischer Festigkeit sowie genügender elektrischer und magnetischer Unveränderlichkeit bestehen.
 - b) Jede Änderung eines Teils des Gerätes oder der Art der zu seiner Herstellung verwendeten Werkstoffe bedürfen einer vorherigen Genehmigung der Behörde, die die Bauartgenehmigung für das Gerät erteilt hat.
4. Messung der zurückgelegten Wegstrecke

Die zurückgelegten Wegstrecken können gezählt und aufgezeichnet werden:

 - beim Vorwärtsfahren oder beim Rückwärtsfahren oder
 - nur beim Vorwärtsfahren.

Die etwaige Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken bei Rückwärtsfahren darf die Klarheit und Genauigkeit der übrigen Aufzeichnungen in keiner Weise beeinträchtigen.
5. Messung der Geschwindigkeit
 - a) Der Messbereich des Geschwindigkeitsmessgeräts wird in der Bauartgenehmigung festgelegt.
 - b) Eigenfrequenz und Dämpfung des Messwerks müssen so bemessen sein, dass die Anzeige und die Aufzeichnung der Geschwindigkeit im Messbereich Beschleunigungen bis zu 2 m/s² innerhalb der Fehlergrenzen folgen können.

6. Messung der Zeit (Uhr)
 - a) Die Stelleinrichtung der Uhr muss in einem das Schaublatt enthaltenden Gehäuse liegen, dessen Öffnung jeweils automatisch auf dem Schaublatt registriert wird.
 - b) Wird das Schaublatt vom Uhrwerk angetrieben, so muss die einwandfreie Laufzeit der Uhr nach vollständigem Aufziehen mindestens 10 v. H. über der maximalen Aufzeichnungsdauer des Schaublatts (der Schaublätter) liegen.
7. Beleuchtung und Schutz
 - a) Die Anzeigeeinrichtungen müssen mit einer nicht blendenden Beleuchtungseinrichtung versehen sein.
 - b) Unter normalen Betriebsbedingungen müssen alle Teile der Inneneinrichtung gegen Feuchtigkeit und Staub geschützt sein. Außerdem müssen sie durch plombierbare Gehäuse gegen Eingriffe geschützt sein.

B Anzeigeeinrichtungen






1. Wegstreckenzähler (Kilometerzähler)
 - a) Der Wert der kleinsten Messeinheit des Wegstreckenzählers muss 0,1 km betragen. Die Ziffern, die jeweils 100 m darstellen, müssen deutlich von denen zu unterscheiden sein, die ganze Kilometer darstellen.
 - b) Die Ziffern des Wegstreckenzählers müssen gut lesbar sein und eine sichtbare Höhe von mindestens 4 mm haben.
 - c) Der Wegstreckenzähler muss mindestens 99 999,9 km anzeigen können.
2. Geschwindigkeitsmessgerät (Tachometer)
 - a) Innerhalb des Messbereichs muss die Geschwindigkeitsskala einheitlich in Abschnitte von 1, 2, 5 oder 10 km/h geteilt sein. Der Geschwindigkeitswert der Skala (Teilstrichabstand) darf 10 v. H. der Skalengeschwindigkeit nicht übersteigen.
 - b) Der außerhalb des Meßbereichs liegende Anzeigebereich braucht nicht beziffert zu sein.
 - c) Der einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h entsprechende Teilstrichabstand darf nicht kleiner sein als 10 mm.
 - d) Auf einem Zeigermessgerät darf der Abstand zwischen Zeiger und Skala 3 mm nicht übersteigen.
3. Zeitmessgerät (Uhr):

Die Zeitanzeige muss auf dem Gerät von außen sichtbar sein und sich zuverlässig, leicht und unmissverständlich ablesen lassen

C Schreibeinrichtungen

1. Allgemeines
 - a) Jedes Gerät muss unabhängig von der Form des Schaublatts (Band oder Scheibe) eine Markierung besitzen, die ein richtiges Einlegen des Schaublatts ermöglicht, so dass die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der Zeitangabe der Uhr übereinstimmt.
 - b) Der Antrieb des Schaublatts muss so beschaffen sein, dass das Schaublatt spielfrei transportiert wird und jederzeit eingelegt und entnommen werden kann.
 - c) Bei Schaublättern in Scheibenform wird die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben. In diesem Fall muss der Vorschub des Schaublatts gleichförmig schleichend erfolgen und mindestens 7 mm in der Stunde, gemessen am inneren Kreisrand des Geschwindigkeits- und Schreibfelds, betragen.

Bei Bandschreibern muss der geradlinige Vorschub des Bandes mindestens 10 mm in der Stunde betragen, wenn die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben wird.

- d) Die zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie das Öffnen des das Schaublatt (die Schaublätter) enthaltenden Gehäuses müssen vollautomatisch aufgezeichnet werden.
2. Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke
- a) Zurückgelegte Wegstrecken von 1 km Länge müssen in der Aufzeichnung Strecken von mindestens 1 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.
- b) Auch bei Geschwindigkeiten an der oberen Grenze des Messbereichs muss die Wegstreckenaufzeichnung noch einwandfrei ablesbar sein.
3. Aufzeichnung der Geschwindigkeit
- a) Der Schreibstift für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muss unabhängig von der Form des Schaublatts grundsätzlich geradlinig und senkrecht zur Bewegungsrichtung des Schaublatts geführt sein.
- Jedoch kann der Schreibstift kreisbogenförmig geführt sein, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- Die Schreibspur muss senkrecht zum mittleren Kreisumfang (bei Schaublättern in Scheibenform) oder zu der Achse (bei Schaublättern in Bandform) des Geschwindigkeitsschreibfelds verlaufen;
 - das Verhältnis des Krümmungsradius des Führungsbogens zur Breite des Geschwindigkeitsschreibfelds darf für alle Schaublattformen nicht kleiner als 2,4: 1 sein;
 - einzelne Striche der Zeitskala müssen das Schreibfeld in der der Führung des Schreibfelds entsprechenden bogenförmigen Führung durchziehen. Der Abstand zwischen den Strichen darf höchstens einer Stunde der Zeitskala entsprechen.
- b) Einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h muss in der Aufzeichnung einer Strecke von mindestens 1,5 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.
4. Aufzeichnung der Zeiten
- a) Kontrollgeräte müssen so gebaut sein, dass die Lenkzeit immer automatisch aufgezeichnet wird und die übrigen Zeitgruppen durch die Betätigung einer Schaltvorrichtung unterscheidbar aufgezeichnet werden können:
- aa) unter dem Zeichen  : die Lenkzeiten;
- bb) unter dem Zeichen  : alle sonstigen Arbeitszeiten;
- cc) unter dem Zeichen  : die Bereitschaftszeit, also
- 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;
- dd) unter dem Zeichen  : die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten.
- Jede Vertragspartei kann gestatten, dass die vorstehend unter Buchstabe bb und cc genannten Zeiträume in die Schaublätter, die für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge verwandt werden, sämtlich unter dem Zeichen  eingetragen werden.
- b) Aus der Beschaffenheit der Schreibspuren, ihrer Anordnung und gegebenenfalls den in Nummer 4 Buchstabe a vorgesehenen Zeichen muss einwandfrei erkennbar sein, um welche Zeitgruppe es sich handelt.
- Die einzelnen Zeitgruppen werden auf dem Schaublatt durch unterschiedliche Breiten der Schreibspuren oder in jeder anderen Form dargestellt, die eine mindestens gleiche Ablesbarkeit und Auswertbarkeit des Schaublatts sicherstellt.

- c) Bei Fahrzeugen, zu deren Betrieb ein aus mehreren Fahrern bestehendes Fahrpersonal eingesetzt wird, müssen die unter Nummer 4 Buchstabe a genannten Aufzeichnungen auf zwei getrennten, den einzelnen Fahrern zugeordneten Schaublättern erfolgen. In diesem Fall muss der Vorschub der einzelnen Schaublätter durch dieselbe Vorrichtung oder durch gleichgeschaltete Vorrichtungen erfolgen.

D Verschlusseinrichtungen

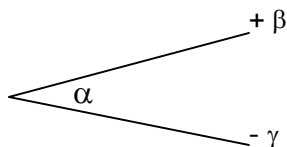
1. Das Gehäuse, welches das Schaublatt (die Schaublätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muss mit einem Schloss versehen sein.
2. Jedes Öffnen des Gehäuses, welches das Schaublatt (die Schaublätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muss automatisch auf dem Schaublatt (den Schaublättern) registriert werden.

E Bezeichnungen

1. Auf dem Skalenblatt des Gerätes müssen folgende Bezeichnungen angebracht sein:
 - in unmittelbarer Nähe der Anzeige des Wegstreckenzählers die Maßeinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit der Abkürzung „km“,
 - in der Nähe der Geschwindigkeit die Abkürzung „km/h“,
 - der Messbereich des Geschwindigkeitsmessgeräts in der Form „Vmin...km/h, Vmax...km/h“. Diese Bezeichnung kann fehlen, wenn sie auf dem Typenschild des Gerätes erscheint.

Diese Vorschriften gelten jedoch nicht für Kontrollgeräte, für die die Bauartgenehmigung vor dem 10. August 1970 erteilt wurde.

2. Das mit dem Gerät verbundene Typenschild muss folgende Angaben enthalten, die auf dem eingebauten Gerät leicht ablesbar sein müssen:
 - Name und Anschrift des Herstellers,
 - Fabriknummer und Baujahr,
 - Prüfzeichen des Gerätetyps,
 - die Gerätekonstante in der Form „k =... U/km“ oder „k =... Imp/km“,
 - gegebenenfalls Geschwindigkeitsmessbereich in der unter Nummer 1 angegebenen Form,
 - falls das Gerät so neigungsempfindlich ist, dass hierdurch die zulässigen Fehlergrenzen bei den Angaben des Gerätes überschritten werden, die zulässige Neigung in der Form



wobei α der von der waagerechten Stellung der (nach oben geneigten) Vorderseite des betreffenden Gerätes aus gemessene Winkel ist; β und γ sind die höchstzulässigen Neigungsausschläge nach oben und unten gegenüber dem Winkel α .

F Zulässige Fehlergrenzen (Anzeige- und Schreibeinrichtungen)

1. Prüfstandversuch vor dem Einbau
 - a) Zurückgelegte Wegstrecke:
+/- 1 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
 - b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit +/- 3 km/h;
 - c) Zeit:
+/- 2 Minuten pro Tag, jedoch nicht mehr als 10 Minuten nach 7 Tagen, wenn die aufziefreie Laufzeit der Uhr nicht weniger als 7 Tage beträgt.

2. Beim Einbau
 - a) zurückgelegte Wegstrecke:
+/- 2 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
 - b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit +/- 4 km/h;
 - c) Zeit
+/- 2 Minuten pro Tag oder +/- 10 Minuten nach 7 Tagen.
3. Im Betrieb
 - a) zurückgelegte Wegstrecke:
+/- 4 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
 - b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit +/- 6 km/h;
 - c) Zeit
+/- 2 Minuten pro Tag oder +/- 10 Minuten nach 7 Tagen.
4. Die unter den Nummern 1, 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten für Temperaturen zwischen 0 0C und 40 0C; die Temperaturen werden unmittelbar am Gerät gemessen.
5. Die unter den Nummern 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten, wenn sie unter den unter Kapitel VI genannten Bedingungen ermittelt worden sind.

IV. Schaublätter

A Allgemeines

1. Die Schaublätter müssen so beschaffen sein, dass sie das normale Funktionieren des Geräts nicht behindern und dass die Aufzeichnungen unverwischbar sowie einwandfrei abzulesen und auszuwerten sind. Sie müssen ihre Abmessungen und ihre Aufzeichnungen bei normaler Feuchtigkeit und Temperatur behalten. Jedes Mitglied des Fahrpersonals muss auf den Schaublättern, ohne sie zu beschädigen und ohne Beeinträchtigung der Lesbarkeit, folgende Eintragungen vornehmen können:
 - 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 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.

Die Schaublätter müssen bei sachgemäßer Lagerung mindestens ein Jahr lang gut lesbar sein.

2. Die Mindestdauer möglicher Aufzeichnungen auf den Schaublättern muss unabhängig von der Form der Schaublätter 24 Stunden betragen.

Sind mehrere Schaublätter miteinander verbunden, um die mögliche Dauer der eingriffsfreien Aufzeichnungen zu verlängern, so müssen die Verbindungen der einzelnen Schaublätter so ausgeführt sein, dass die Aufzeichnungen an den Übergangsstellen von einem Schaublatt zum nächsten weder Unterbrechungen noch Überlappungen aufweisen.

B Schreibfelder und ihre Einteilung

1. Die Schaublätter weisen die folgenden Schreibfelder auf:
 - ein Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung,
 - ein Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke,
 - ein Schreibfeld (oder Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Lenkzeit, der sonstigen Arbeits- und der Bereitschaftszeiten der Arbeitsunterbrechungen und der Ruhezeiten.
2. Das Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muss mindestens von 20 zu 20 km/h eingeteilt sein. Jeder Teilstrich muss mit der entsprechenden Geschwindigkeit beziffert sein. Die Abkürzung km/h muss mindestens an einer Stelle des Schreibfeldes erscheinen. Der letzte Teilstrich muss mit dem oberen Ende des Messbereichs übereinstimmen.
3. Das Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke muss so eingeteilt sein, dass die Anzahl der zurückgelegten Kilometer leicht ablesbar ist.
4. Das Schreibfeld (die Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Zeiten nach Nummer 1 muss (müssen) Hinweise enthalten, die eine eindeutige Unterscheidung der einzelnen Zeitgruppen ermöglichen.

C Angaben auf dem Schaublatt

Jedes Schaublatt muss folgende Aufdrucke tragen:

- Name und Anschrift oder Firmenzeichen des Herstellers,
- Prüfzeichen des Schaublattmusters,
- Prüfzeichen des Gerätetyps (oder der Gerätetypen), für den (oder die) das Schaublatt zulässig ist,
- obere Grenze des Geschwindigkeitsmessbereichs in km/h.

Auf jedem Schaublatt muss außerdem mindestens eine Zeitskala aufgedruckt sein, die ein direktes Ablesen der Uhrzeit im Abstand von 15 Minuten sowie eine einfache Ermittlung der Abschnitte von 5 Minuten ermöglicht.

D Freier Raum für handschriftliche Eintragungen

Auf dem Schaublatt muss Raum für mindestens folgende handschriftliche Eintragungen des Fahrers vorgesehen sein:

- Name und Vorname des Fahrers,
- Zeitpunkt sowie Ort des Beginns und des Endes der Benutzung des Schaublatts,
- amtliches (amtliche) Kennzeichen des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Fahrer während der Benutzung des Schaublatts zugewiesen ist (sind),
- Stand des Kilometerzählers des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Fahrer während der Benutzung des Schaublatts zugewiesen ist (sind),
- Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

V. Einbau des Kontrollgeräts

A Allgemeines

1. Das Kontrollgerät muss so in das Kraftfahrzeug eingebaut werden, dass der Fahrer vom Fahrersitz aus Geschwindigkeitsmessgerät, Wegstreckenzähler und Uhr leicht ablesen kann und alle Bauteile einschließlich der Übertragungselemente gegen unbeabsichtigte Beschädigungen geschützt sind.
2. Die Konstante des Kontrollgeräts muss durch eine geeignete Justiereinrichtung an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angeglichen werden können.

Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschaltvorrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Wegdrehzahl gebracht werden, für die die Angleichung des Gerätes an das Fahrzeug erfolgt ist.

3. Nach der Einbauprüfung beim Ersteinbau wird am Fahrzeug im oder neben dem Kontrollgerät gut sichtbar ein Einbauschild angebracht. Nach jedem Eingriff eines zugelassenen Installateurs oder einer zugelassenen Werkstatt, der eine Änderung der Einstellung des eigentlichen Einbaus erfordert, ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.

Das Einbauschild muss mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:

- Name, Anschrift oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt,
- Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs in der Form „w =... U/km“ oder „w =... Imp/km“,
- wirksamer Reifenumfang in der Form „l =... mm“,
- Datum der Messung der Wegdrehzahl des Fahrzeugs und des wirksamen Reifenumfangs.

B Plombierung

Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:

- a) das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt,
- b) die Enden der Verbindung zwischen dem eigentlichen Kontrollgerät und dem Fahrzeug,
- c) die eigentliche Justiereinrichtung und deren Anschluss an die übrigen Teile der Anlage,
- d) die Umschaltvorrichtung bei Kraftfahrzeugen mit mehreren Hinterachsuntersetzungen,
- e) die Verbindungen der Justiereinrichtung und der Umschaltvorrichtung mit den übrigen Teilen der Anlage,
- f) die unter Kapitel III Abschnitt A Nummer 7 Buchstabe b vorgesehenen Gehäuse.

In Einzelfällen könne bei der Bauartgenehmigung des Geräts weitere Plombierungen vorgesehen werden; auf dem Bauartgenehmigungsbogen muss angegeben werden, wo diese Plomben angebracht sind.

Nur die Plomben an den unter den Buchstaben b, c und e genannten Verbindungsstellen dürfen in Notfällen entfernt werden. Jede Verletzung der Plomben muss Gegenstand einer schriftlichen Begründung sein, die der zuständigen Behörde zur Verfügung zu halten ist

VI. Einbauprüfungen und Nachprüfungen

Die Vertragsparteien bezeichnen die Stellen, die die Einbauprüfungen und Nachprüfungen vornehmen.

1. Bescheinigung für neue oder reparierte Geräte

Für jedes neue oder reparierte Einzelgerät werden die ordnungsgemäße Arbeitsweise und die Genauigkeit der Angaben und Aufzeichnungen innerhalb der unter Kapitel III Abschnitt F Nummer 1 festgelegten Grenzen durch die unter Kapitel V Abschnitt B Buchstabe f vorgesehene Plombierung bescheinigt.

Die Vertragsparteien können zu diesem Zweck eine erste Prüfung vornehmen, die in der Nachprüfung und Bestätigung der Übereinstimmung eines neuen oder instandgesetzten Gerätes mit dem genehmigten Muster und/oder den Anforderungen dieses Anhangs einschließlich seiner Anlagen besteht, oder die Bescheinigung den Herstellern oder deren Beauftragten übertragen.

2. Einbauprüfungen

Bei dem Einbau in ein Kraftfahrzeug müssen die Geräte und die Gesamtanlage den Vorschriften über die unter Kapitel III Abschnitt F Nummer 2 festgelegten zulässigen Fehlergrenzen entsprechen.

Die bei der Nachprüfung erforderlichen Prüfungen werden von dem zugelassenen Installateur oder der zugelassenen Werkstatt in eigener Verantwortung durchgeführt.

3. Regelmäßige Nachprüfungen

a) Regelmäßige Nachprüfungen der in Kraftfahrzeugen eingebauten Geräte erfolgen mindestens alle zwei Jahre und können unter anderem im Rahmen der technischen Überwachung der Kraftfahrzeuge durchgeführt werden.

Überprüft werden insbesondere:

- ordnungsgemäße Arbeitsweise des Gerätes,
- Vorhandensein des Prüfzeichens auf den Geräten,
- Vorhandensein des Einbauschildes,
- Unversehrtheit der Plomben des Gerätes und der anderen Einbauteile,
- wirksamer Umfang der Reifen.

b) Die Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften des Kapitels III Abschnitt F Nummer 3 über die zulässigen Fehlergrenzen während der Benutzung wird mindestens alle sechs Jahre einmal vorgenommen; die einzelnen Vertragsparteien können für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge auch eine kürzere Frist vorschreiben. Das Einbauschild muss bei jeder Nachprüfung erneuert werden.

4. Messung der Anzeigefehler

Die Messung der Anzeigefehler beim Einbau und während der Benutzung wird unter folgenden Bedingungen durchgeführt, die als normale Prüfbedingungen anzusehen sind:

- unbeladenes Fahrzeug in fahrbereitem Zustand,
- Reifendruck gemäß den Angaben des Herstellers,
- Reifenabnutzung innerhalb der gesetzlich zulässigen Grenzen,
- Bewegung des Fahrzeugs: das Fahrzeug muss sich mit eigener Motorkraft geradlinig auf ebenem Gelände und mit einer Geschwindigkeit von 50 +/- 5 km/h fortbewegen; die Messung kann auch auf einem geeigneten Prüfstand durchgeführt werden, sofern sie eine vergleichbare Genauigkeit bietet.

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.²⁾ 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.

- (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.

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⁾ 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).

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

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

- 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 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 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 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 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 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 Weitere Bestimmungen, die geändert oder gestrichen werden:
- 2.4.1 Der Text der Ziffer 172 wird gestrichen und durch „Vorbehalten“ ersetzt.
- 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 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 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 Ziffer 278 wird wie folgt geändert:
„Interoperabilitätsprüfungen werden von einer einzigen Prüfstelle durchgeführt.“
- 2.4.6 Die Ziffern 291 bis 295 werden gelöscht und ersetzt durch: „Vorbehalten“.
- 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 Fahrtschreiberkarte beruht auf:“

Anlage 2 Prüfzeichen und Bauartgenehmigungsbogen

Kapitel I

1. Das Prüfzeichen besteht

aus einem Rechteck, in dem der Buchstabe e angebracht ist, gefolgt von der Kennzahl des Landes, das die Bauartgenehmigung erteilt hat und zwar

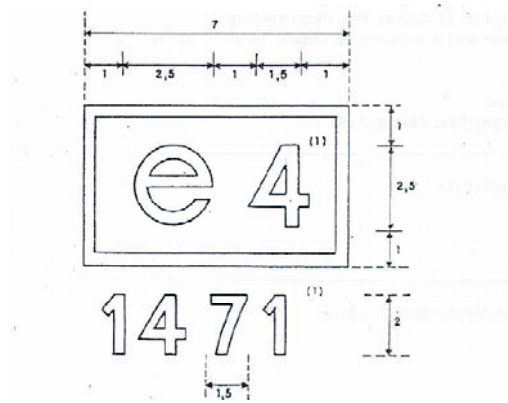
Deutschland	1	Dänemark	18	Bulgarien	34
Frankreich	2	Rumänien	19	Kasachstan	35
Italien	3	Polen	20	Litauen	36
Niederlande	4	Portugal	21	Türkei	37
Schweden	5	Russische Föderation	22	Turkmenistan	38
Belgien	6	Griechenland	23	Aserbaidshjan	39
Ungarn	7	Irland	24	Frühere Jugoslawische Republik Mazedonien	40
Tschechische Republik	8	Kroatien	25	Andorra	41
Spanien	9	Slowenien	26	Usbekistan	44
Serbien	10	Slowakische Republik	27	Zypern	49
Vereinigtes Königreich	11	Belarus	28	Malta	50
Österreich	12	Estland	29	Albanien	54
Luxemburg	13	Moldau, Republik	30	Armenien	55
Schweiz	14	Bosnien-Herzegowina	31	Montenegro	56
Norwegen	16	Lettland	32	San Marino	57
Finnland	17	Liechtenstein	33	Monaco	58

Nachfolgende Nummern werden zugeteilt:

- a) Ländern, die Vertragspartei des Abkommens von 1958 über die Annahme einheitlicher Zulassungsbedingungen und die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen für Kraftfahrzeugausrüstung und -teile sind, dieselben Nummern wie sie diesen Ländern im Rahmen dieses Abkommens zugeteilt wurden* ;
 - b) Ländern, die Nichtvertragspartei des Abkommens von 1958 sind, in der chronologischen Reihenfolge der Ratifizierung oder des Beitritts in diesem Abkommen und aus einer Bauartgenehmigungsnummer, die der Nummer für das Muster des Kontrollgerätes oder des Schaublatts ausgestellten Bauartgenehmigungsbogens entspricht und an einer beliebigen Stelle in der Nähe des Rechtecks anzubringen ist.
2. Das Prüfzeichen wird auf dem Typenschild eines jeden Gerätes und auf dem Schaublatt angebracht. Das Prüfzeichen muss unverwischbar und gut lesbar sein.

* Anmerkung: Um eine künftige Übereinstimmung zwischen den Ländernummern im Abkommen von 1958 und den im AETR-Abkommen festgelegten Nummern zu gewährleisten, sollte neu beitretenden Ländern in beiden Abkommen dieselbe Nummer zugewiesen werden.

3. Die nachstehend angegebenen Abmessungen des Prüfzeichens sind in Millimetern ausgedrückt und stellen die Mindestabmessungen dar. Die Relationen zwischen diesen Abmessungen müssen eingehalten werden.



¹ Diese Zahlen sind lediglich als Beispiel angeführt

Kapitel II
Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1 erfüllen

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

Bauartgenehmigungsbogen

Name der zuständigen Behörde

Mitteilung betreffend *)

- die Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgeräts
- den Entzug der Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgeräts
- die Genehmigung für ein Schaublatt
- den Entzug der Genehmigung für ein Schaublatt

Nr. der Bauartgenehmigung.....

1. Fabrik- oder Handelsmarke
2. Bezeichnung des Musters
3. Name des Herstellers
4. Anschrift des Herstellers
5. Zur Bauartgenehmigung vorgelegt am
6. Prüfstelle
7. Datum und Nummer des Prüfprotokolls
8. Datum der Bauartgenehmigung
9. Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung
10. Muster des Gerätes (oder der Geräte), für das (die) das Schaublatt zulässig ist.
.....
11. Ort
12. Datum
13. Anlagen (Beschreibungen usw.)

14. Bemerkungen

.....
(Unterschrift)

*) Unzutreffendes ist zu streichen.

Kapitel III

Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B erfüllen

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.

**Bauartgenehmigungsbogen
für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B erfüllen**

Name der zuständigen Behörde

Mitteilung betreffend ¹⁾

- die Bauartgenehmigung für
- den Entzug der Bauartgenehmigung für
 - das Muster eines Kontrollgeräts
 - die Komponente eines Kontrollgeräts²⁾
 - eine Fahrerkarte
 - eine Werkstattkarte
 - eine Unternehmenskarte
 - eine Kontrollkarte

Bauartgenehmigung Nr.

- 1. Hersteller- oder Handelsmarke
- 2. Modellbezeichnung
- 3. Name des Herstellers
- 4. Anschrift des Herstellers
- 5. Zur Bauartgenehmigung vorgelegt am
- 6. Prüfstelle(n)
- 7. Datum und Nr. der Prüfungen
- 8. Datum der Bauartgenehmigung
- 9. Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung
- 10. Muster der Komponente(n) des Kontrollgeräts, die mit diesem Kontrollgerät verwendet wird.
.....
- 11. Ort
- 12. Datum
- 13. Anlagen (Beschreibungen usw.)

14. Bemerkungen (einschl. Position der Plomben, wenn erforderlich)

.....
(Unterschrift)

¹⁾ Zutreffendes ankreuzen

²⁾ Komponente angeben, auf die sich die Mitteilung bezieht

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 Fahrt antritt durch das Verkehrsunternehmen und den betroffenen Fahrer auszufüllen.
 - b) Der Text des Formulars darf nicht verändert werden.
 - 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.
 - 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.
 - e) Alle zusätzlichen nationalen oder regionalen Informationen müssen auf der Rückseite des Formulars erscheinen.
 - 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.
2. (für ein mögliches anderes Formular reserviert)...

**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<sup>**) /
(Règlement (CE) 561/2006 ou l'AETR^{***)})</sup>

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben
Zusammen mit den Original-Fahrtenschreiberaufzeichnungen aufzubewahren

Falsche Bescheinigungen stellen einen Verstoß gegen geltendes Recht dar

Vom Unternehmen auszufüllen	
1. Name des Unternehmens.....	.....
2. Straße, Hausnr., Postleitzahl, Ort.....	.....
.....
Land.....	.....
3. Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl).....	.....
4. Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl).....	.....
5. E-Mail-Adresse^{****)}.....	.....
Ich, der /die Unterzeichnete:	
6. Name und Vorname .....	.....
7. Position im Unternehmen .....	.....
erkläre, dass der Fahrer/Fahrerin	
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 res/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 Datum

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.