

RP 31/2010 rd

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till godkännande av bestämmelser om ändring av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter samt till lagar om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen och om ändring av 92 a § i vägtrafiklagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att Riksdagen godkänner de två ändringar som gjorts i överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR). Den första ändringen gäller ibruktagande av nya färdskrivare för körtider, dvs. digitala färdskrivare, och den andra vissa ändringar i körtider och i den internationella övervakningen av dem. Båda ändringarna är med stöd av EU:s lagstiftning gällande i Finland för fordon som är registrerade i Finland eller i någon annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Det föreslås att ändringarna med stöd av överenskommelsen också ska träda i kraft för

fordon som är registrerade i de stater som anslutit sig till AETR-överenskommelsen, av vilka Ryssland för Finlands del är den viktigaste. I Finland berör ändringarna närmast transporter mellan Finland och Ryssland.

Samtidigt föreslås att vägtrafiklagen ändras så att de bestämmelser i lagen som gäller AETR-överenskommelsen också ska gälla nämnda ändringar i överenskommelsen.

Ändringarna i överenskommelsen och lagarna om införande av ändringarna avses träda i kraft när den sistnämnda ändringen av överenskommelsen träder i kraft, senast den 20 juni 2010.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

I den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) (FördrS 66/1999) finns bestämmelser om kör- och vilotider för internationell lastbil- och busstrafik och om övervakningen av dessa tider. Överenskommelsen är i kraft i nästan hela Europa. För Finlands del följs den vid transporter utanför EU/EES-området och Schweiz, närmast till Ryssland, Ukraina, Vitryssland och Turkiet.

I 6 a kap. i vägtrafiklagen (267/1981) anges hur bestämmelserna om körtiderna vid vägtransporter ska följas. I fråga om kör- och vilotider, användning av färdskrivare och övrig social lagstiftning om vägtransporter gäller enligt 92 b § bestämmelserna i AETR-överenskommelsen, som också gäller i de EU-rättsakter som nämns nedan.

AETR-överenskommelsen motsvarar rådets förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter vilken tidigare gällde inom EU och är något vidare än följande gällande rättsakter:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (nedan *EU:s nya körtidsförordning*),

- rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid transporter (nedan *EU:s färdskrivarförordning*)

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/22/EG om minimivillkor för genomförande av rådets förordningar (EEG) nr 3820/85 och (EEG) 3821/85 om sociallagstiftning på vägtransportområdet samt om upphävande av rådets direktiv 88/599/EEG (nedan *EU:s övervakningsdirektiv*).

Överenskommelsen jämte ändringar sattes i kraft i Finland den 15 augusti 1999. Med stöd av 2 § i lagen om godkännande av vissa bestämmelser i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbe-

sättningar vid internationella vägtransporter har kommunikationsministeriet behörighet att avtala om ändringar i bilagan till överenskommelsen.

Skillnaderna mellan överenskommelsen och EU:s bestämmelser leder inte direkt till en konkurrensfördel för t.ex. ryska transportföretag jämfört med finska, eftersom också finska transportföretag enligt överenskommelsen och ovan nämnda EU-rättsakter följer bestämmelserna i AETR-överenskommelsen vid transporter mellan Finland och Ryssland.

2 Föreslagna ändringar

2.1 Femte ändringen i överenskommelsen

I artikel 10 i femte ändringen åläggs medlemsstaterna att för fordon som registrerats på medlemsstaternas område ta i bruk nya digitala färdskrivare. I punkt 3 i artikeln konstateras att de färdskrivare som är i bruk i EU överensstämmer med överenskommelsen.

I artikel 13 i femte ändringen finns bestämmelser om tidtabellen för när digitala färdskrivare ska tas i bruk. Enligt den bör digitala färdskrivare från och med den 16 juni 2010 installeras i sådana fordon från AETR-staterna som registreras som nya. Redan före det måste AETR-staterna godkänna användningen av bilar från EU-staterna som är utrustade med digitala färdskrivare. Därtill bestäms i artikeln att smartkort för de digitala färdskrivarna ska tas i bruk.

Smartkorten, dvs. förar-, företags-, verkstads- och kontrollkort, är en förutsättning för användning av digitala färdskrivare och för övervakning av körtider. För tillfället ser det ut som om Ryssland inte har beredskap att i tid genomföra de åtgärder som krävs för att smartkorten ska kunna tas i bruk. Detta innebär att lastbilar och bussar som registrerats i Ryssland den 16 juni 2010 eller senare inte kan komma till Finland utan att bryta mot bestämmelserna i överenskommelsen. Det ska ändå vara möjligt att med äldre fordon komma till Finland eller till något annat område inom EU.

De övriga bestämmelserna i femte ändringen gäller ikraftträdande av ändringarna och anslutning av ändringarna till överenskommelsen.

Bilagorna till femte ändringen gäller användning av färdskrivare och innehåller de ändringar som förutsätts för att digitala färdskrivare ska kunna tas i bruk. Efter ändringen är bestämmelserna desamma som i EU:s färdskrivarförordning. I bilaga I B till bilagan konstateras att de tekniska kraven på den digitala färdskrivaren inte offentliggörs separat i överenskommelsen, utan de är i kraft så som de har offentliggjorts i Europeiska gemenskapernas officiella tidning EUT Nr L 71, 10.3.2004.

Ändringen av överenskommelsen innebär i sak att ovan nämnda EU-rättsakter och AETR-överenskommelsen för färdskrivarteknikens del är identiska. Endast det datum då färdskrivaren tas i bruk avviker.

2.2 Sjätte ändringen i överenskommelsen

Sjätte ändringen i överenskommelsen gäller en ändring av kör- och vilotiderna så att de motsvarar bestämmelserna i EU:s nya körtidsförordning. De största skillnaderna gäller uppdelningen av vilotider och raster.

Genom ändringarna i artikel 1 och 2 är definitionerna i överenskommelsen desamma som i EU:s nya körtidsförordning. Definitionen av en rast tillåter endast att en 45 minuters rast delas upp i en rast på 30 minuter och en på 15 minuter, inte i tre delar på 15 minuter, såsom i EU:s tidigare bestämmelser och i den nuvarande överenskommelsen. Genom ändringen i artikel 3 får en medlemsstat dessutom rätt att kräva att en förare för ett fordon från en icke-medlemsstat ska föra körjournal. Bestämmelsen motsvarar den nuvarande artikeln, men beskriver anteckningarna i körjournalen mera i detalj. Artiklarna 6-8 ändras så att de motsvarar artiklarna 6-8 i EU:s nya körtidsförordning. I artikel 7.3 preciseras att den tid som föraren tillbringar på en färja, på ett tåg eller i ett fordon i rörelse utan att framföra det egna fordonet kan ses som rast. Detta motsvarar hänvisningen till EU:s bestämmelser om arbetstiden i artikel 4 i EU:s nya körtidsförordning. I de fall då

dygnsvilan delas upp föreskrivs att den kortaste delen ska vara 9 timmar i stället för 8 timmar som i EU:s tidigare rättsakt och i den nuvarande överenskommelsen.

I artikel 8 punkt c avviker ordalydelsen från artikel 8 i EU:s nya körtidsförordning i det hänseendet att veckovilan kan uppskjutas och tas ut före utgången av den tredje veckan, i stället för som enligt EU:s körtidsförordning före utgången av den andra veckan. Samma bestämmelse var före de nuvarande rättsakterna i kraft i fråga om busstrafik i EU. Motsvarande bestämmelse kommer att träda i kraft också inom EU den 4 juni i år med stöd av Europaparlamentets och rådet förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006.

I enlighet med artikel 12 närmar sig antalet kontroller det antal som nämns i EU:s övervakningsdirektiv. Överenskommelsen gäller bara internationell trafik, medan det nämnda direktivet också gäller inrikestrafik. Artikeln motsvarar i övrigt EU:s övervakningsdirektiv, men enligt överenskommelsen ska från och med 2010 det totala antalet arbetsdagar som kontrolleras motsvara 2 % av alla arbetsdagar och från och med 2012 3 %, medan det totala antalet enligt EU:s övervakningsdirektiv redan från och med 2010 är 3 %. Punkten har ändrats tidigare, i fjärde ändringen, där minimimängden förutsattes vara den samma som de minimimängder som anges i rådets direktiv 88/599/EEG om enhetlig förfarande vid kontroll av tillämpningen av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter och av förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare för vägtransporter. I Finland finns i 7 b § i förordningen om användning av fordon på väg (714/1996) bestämmelser om hur kontrollerna ska utföras. En ny sjätte ändring ersätter denna fjärde ändring.

Artikel 12.6 – 12.8 i överenskommelsen förutsätter ett straffsystem. Förseelser som skett inom en stats område bestraffas enligt lagstiftningen i denna stat. Om förseelsen skett på den andra avtalsslutande partens område med ett fordon som är registrerat i en främmande stat föreslås att bestraffningen

fastställs genom bilaterala avtal. Artikel 19 i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om internationell vägtrafik (FördrS 56/2001) gör det möjligt att återkalla transporttillståndet för det trafikföretag som begett en förseelse.

I artiklarna 13 och 22 b i överenskommelsen finns bestämmelser om förfarande vid ändring av överenskommelsen och av dess bilagor. Enligt artikel 22 b träder författningsändringarna som gäller EU:s färdskrivarteknik efter en viss tid av informationsutbyte i kraft som sådana i AETR-överenskommelsen.

Den sjätte ändringen innebär i sak att bestämmelserna om körtider i AETR-överenskommelsen ska vara identiska med EU-rättsakterna, med undantag av ovan nämnda artikel 8 punkt c.

Överenskommelsens bestämmelser om antalet kontroller av körtiden förutsätter till en början färre kontroller än EU:s rättsakter. I överenskommelsen finns inte heller bestämmelser som motsvarar de bestämmelser i EU:s rättsakter som gäller förenhetligande av straffsystemet. I ovan nämnda EU-rättsakter finns noggrannare bestämmelser om utbyte av information som gäller förseelser och straff än i överenskommelsen.

2.3 Ändring av vägtrafiklagen

Utöver lagen om godkännande av ändringarna i AETR-överenskommelsen föreslås att den definition av överenskommelsen som ingår i 92 a § i vägtrafiklagen ändras så att ändringen av överenskommelsen beaktas. För brott mot de nya bestämmelserna ska med stöd av 105 a § i vägtrafiklagen bestraffas som för brott mot den gällande AETR-överenskommelsen, och även de ändrade bestämmelserna i 92 a § ska härröra sig från den ändrade överenskommelsen.

3 Betydelsen av överenskommelsen

En ändring av överenskommelsen så att den motsvarar de nya EU-rättsakterna förenklar bland annat körtidskontrollen av ryska fordon i Finland och eliminerar den

konkurrensfördel som ryska fordon på grund av en aning friare körtider har i jämförelse med fordon från EU-länderna

4 Ikraftträdande

FN:s generalsekreterare har underrättats om att i fråga om den sjätte ändringen av överenskommelsen har de lagstiftningsåtgärder som förutsätts för att överenskommelsen ska träda i kraft ännu inte genomförts i Finland. Finland har därefter fram till den 20 juni 2010 tid att underrätta om godkännandet. En motsvarande anmälan har inte gjorts i fråga om den femte ändringen som gäller ibruktagande av digitala färdskrivare. Om riksdagen förkastar propositionen ska Finland till denna del underrätta om att överenskommelsen har förkastats.

5 Behovet av riksdagens samtycke och behandlingsordning

I enlighet med 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. I ändringarna i överenskommelsen föreskrivs om skyldigheten för förare och transportföretag att följa körtider och de bestämmelser som gäller färdskrivare samt om myndigheternas informationsutbyte vid övervakningen av bestämmelserna. I Finland regleras detta i vägtrafiklagen.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

riksdagen ska godkänna de bestämmelser som ingår i ändringarna av den 27-29 oktober 2004 och den 29-30 oktober 2008 av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 66/1999) och som kräver Riksdagens samtycke.

Ändringarna i överenskommelsen innehåller inga bestämmelser som gäller medborgarnas grundläggande fri- och rättigheter eller grundlagen i övrigt på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. Därför kan ändringarna i överenskommelsen godkännas med enkel majoritet, och lagen om införande av ändringarna i överenskommelsen

och lagen om ändring av väglagen kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Eftersom överenskommelsen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstift-

ningen och som kräver en ändring också av vägtrafiklagen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

1.**Lag****om sättande i kraft av de bestämmelser om ändring av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter som hör till området för lagstiftningen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i de ändringar sin huvudarbetsgrupp för vägtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa gjorde den 27–29 oktober 2004 och den 29–30 oktober 2008 i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) i Genève den 1 juli 1970 ingångna gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag kan vid behov utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av president.

2.

Lag**om ändring av 92 a § i vägtrafiklagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 92 a § 3 punkten, sådan den lyder i lag 401/2005, som följer:

92 a §

Definitioner

I detta kapitel avses med

landen för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 66/1999), sådan den lyder ändrad den 27 – 29 oktober 2004 och den 29 – 30 oktober 2008 (FördrS /),

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhål-

Denna lag träder i kraft den _____ 2010.

Helsingfors den 30 mars 2010

Republikens President**TARJA HALONEN**Minister *Sirkka-Liisa Anttila*

Lag

om ändring av 92 a § i vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i vägtrafiklagen av den 3 april 1981 (267/1981) 92 a § 3 punkten, sådan den lyder i lag 401/2005, som följer:

Gällande lydelse

92 a §

Definitioner

I detta kapitel avses med

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 66/1999),

Föreslagen lydelse

92 a §

Definitioner

I detta kapitel avses med

3) *AETR-överenskommelsen* den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (FördrS 66/1999), *sådan den lyder ändrad den 27 – 29 oktober 2004 och den 29 – 30 oktober 2008 (FördrS /)*;

Denna lag träder i kraft den _____ 2010.

(Översättning)

**EUROPEISKA
ÖVERENSKOMMELSE**

om

**ARBETSFÖRHÅLLANDEN FÖR FOR-
DONS BESÄTTNINGAR VID INTERNA-
TIONELLA VÄGTRANSPORTER
(AETR)**

Ändring 5

DEL ETT

Ändringar i grunddelen i AETR

Ersätt artikel 10 enligt följande

Artikel 10

Färdskrivare

1. De avtalsslutande parterna skall föreskriva att en färdskrivare installeras och används i fordon som är registrerade inom deras område enligt krav i bilagan och deras appendix till denna överenskommelse:

2. Färdskrivaren skall i fråga om konstruktion, installation, användning och provning uppfylla kraven i denna överenskommelse och dess bilaga och appendix, vilka ingår i överenskommelsen.

3. Färdskrivaren som uppfyller kraven i fråga om konstruktion, installation, användning och provning i Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985, skall betraktas uppfylla kraven i denna överenskommelse och dess bilaga och appendix.

Artikel 13 i AETR-överenskommelsen skall *ersättas* med följande bestämmelser:

Artikel 13

Övergångsbestämmelser

1. Alla nya bestämmelser, inbegripet bilagan och bilagorna 1 B och 2 till bilagan, som

EUROPEAN AGREEMENT

concerning

**THE WORK OF CREWS OF VEHICLES
ENGAGED IN INTERNATIONAL
ROAD TRANSPORT (AETR)**

Amendment 5

PART ONE

Amendments to the body of the AETR

Replace article 10 by following provisions

Article 10

Control device

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

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

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

Replace article 13 of the AETR by the following provisions

Article 13

Transitional provisions

1. All the new provisions of the present Agreement, including its Annex and Appen-

gäller införande av digital färdskrivare blir obligatoriska för de fördragsslutande parterna senast fyra år efter att de behöriga ändringarna på grundval av förfarandet i artikel 21 har trätt i kraft. Följaktligen skall alla fordon som berörs av denna överenskommelse och har tagits i bruk första gången efter denna period vara utrustade med färdskrivare som uppfyller dessa nya krav. Under denna fyraårsperiod skall de fördragsslutande parter som ännu inte har genomfört ändringarna i sina stater godkänna och inom sina territorier övervaka fordon som är registrerade hos en annan fördragsslutande part och redan är utrustade med en sådan färdskrivare.

2. a) De fördragsslutande parterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att kunna distribuera de förarkort som avses i bilagan till denna ändrade överenskommelse senast tre månader innan den fyraårsperiod som avses i första stycket går ut.

De fördragsslutande parterna är skyldiga att iaktta denna lägsta tid på tre månader också innan den utsatta tiden på fyra år går ut tills de bestämmelser som gäller digitala färdskrivare enligt bilaga 1 B till den nämnda bilagan träder i kraft.

Dessa fördragsslutande parter är skyldiga att hålla kommittén för landtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa underrättad om hur införandet av digitala färdskrivare enligt bilaga 1 B till denna bilaga avancerar.

b) Beroende på hur de fördragsslutande parterna distribuerar korten enligt bestämmelserna under a), skall artikel 14 i bilagan till denna överenskommelse tillämpas på förare som kan beordras att köra fordon utrustade med digital färdskrivare enligt bilaga 1 B till detta appendix.

3. Efter det att ändringarna enligt det första stycket har trätt i kraft anses det ratifikations- och anslutningsinstrument som varje stat har deponerat gälla den ändrade överenskommelsen, inbegripet tillämpningen av den utsatta tiden enligt första stycket.

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

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

This minimum period of three months shall also be complied with in the event of the implementation by a Contracting Party of the provisions relating to the digital control device in conformity with Appendix 1B to this Annex before the expiry of the four-year deadline.

Such Contracting Parties shall keep the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe informed of progress in the introduction of the digital control device in conformity with Appendix 1B to this Annex within its territory.

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

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

Om tillträdet sker tidigare än två år innan den utsatta tiden enligt första stycket går ut, skall staten underrätta depositarien om det datum då digitala färdskrivare börjar användas effektivt inom dess territorium samtidigt som den deponerar ratifikations- och anslutningsinstrumentet. Denna stat får införa en övergångsperiod på högst två år från och med den dag då överenskommelsen träder i kraft i den staten. Depositarien skall underrätta samtliga fördragsslutande parter om detta.

Bestämmelserna i stycket ovan skall också tillämpas när staten har anslutit sig efter att den fyraårsperiod som avses i första stycket har gått ut.

Till artikel 21 i AETR skall ett nytt stycke 5 b *fogas* enligt följande:

5 b. Om en stat blir fördragsslutande part i denna överenskommelse under tiden mellan utkastet till ändringar och den beräknade tiden för godkännande av utkastet, skall kommittén för landtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa underrätta den nya parten om utkastet till ändringar så snart som möjligt. Den senare kan underrätta generalsekreteraren om den har invändningar innan den utsatta sexmånadersperioden går ut, räknat från den dag då alla fördragsslutande parter blev underrättade om den ursprungliga ändringen.

Till artikel 22 i AETR skall ett nytt stycke 4 b *fogas* enligt följande:

4 b. Om en stat blir fördragsslutande part i denna överenskommelse under tiden mellan utkastet till ändringar och den beräknade tiden för godkännande av utkastet, skall kommittén för landtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa underrätta den nya parten om utkastet till ändringar så snart som möjligt. Den senare kan underrätta generalsekreteraren om den har invändningar innan den utsatta sexmånadersperioden går ut, räknat från den dag då alla fördragsslutande parter blev underrättade om den ursprungliga ändringen.

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

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

Add a new paragraph 5 bis to article 21 of the AETR to read:

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

Add a new paragraph 4 bis to article 22 of the AETR to read:

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

Till överenskommelsen skall en ny artikel 22 b fogas enligt följande:

Artikel 22 b

Ändringsprocedur för bilaga 1 B

1. Bilaga 1 B till bilagan till denna överenskommelse får ändras enligt det som föreskrivs i denna artikel.

2. Varje förslag till ändring i de inledande artiklarna till bilaga 1 B skall antas av kommittén för landtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa med en majoritet av de närvarande röstande fördragsslutande parterna. Sekretariatet vid generalsekreterarens arbetsgrupp skall sända varje ändring som har antagits enligt dessa regler till alla fördragsslutande parter för notifiering. Ändringarna träder i kraft tre månader efter den dag då de fördragsslutande parterna har notifierat dem.

3. Bilaga 1 B, som enligt vad som sägs i artikel 10 i denna överenskommelse har anpassats till denna överenskommelse enligt bilaga 1 B i förordning (EEG) 3821/85, är direkt avhängig av hur den sistnämnda bilagan utvecklas i Europeiska unionen där varje ändring i denna bilaga är direkt tillämplig på bilaga 1 B på följande villkor:

– Sekretariatet vid kommittén för landtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa skickar en officiell underrättelse till de behöriga myndigheterna hos alla fördragsslutande parter om att ändringarna i bilaga 1 B i gemenskapens förordning har publicerats i Europeiska gemenskapernas officiella tidning samt underrättar samtidigt även generalsekreteraren och bifogar en kopia av den relevanta texten.

– Ändringarna träder i kraft direkt i bilaga 1 B tre månader efter dagen för underrättelsen till fördragsslutande parter.

4. Eftersom förslaget till ändring i bilagan till denna överenskommelse också gäller ändring av bilaga 1 B till bilagan, träder ändringar om ändring av bilagan inte i kraft före ändringarna av bilagan i bilagan. I och med att ändringar i bilagan till bilagan föreslås samti-

Insert a new article 22 bis to the Agreement to read:

Article 22 bis

Procedure for the amendment of Appendix 1B

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

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

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

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

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

4. When a proposal to amend the Annex to the present Agreement also implies an amendment to Appendix 1B, the amendments concerning the Appendix may not enter into force before those concerning the Annex. When, in this framework, amend-

diget som ändringarna i bilagan, bestäms dagen för ikraftträdande från och med den dag som beror på proceduren i artikel 21.

ments to Appendix 1B are presented at the same time as amendments to the Annex, their date of entry into force shall be determined by the date resulting from application of the procedures outlined in article 21.”

DEL TVÅ

PART TWO

Ändringar i bilagan till AETR

Amendments to the Annex to the AETR

Bilagan till AETR *ersätts* med:

Replace the Annex to the AETR by the following:

BILAGA

ANNEX

Färdskrivare

Control device

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

GENERAL PROVISIONS

Kapitel I

Chapter I

Typgodkännande

Type approval

Artikel 1

Article 1

I detta kapitel förstås med ”färdskrivare” ”färdskrivare och komponenter till den”.

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

Ansökningar om godkännande för en viss typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort skall, jämte detaljerade beskrivningar, ges in till en fördragsslutande part av tillverkaren eller dennes företrädare. Ansökan för en viss typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort får inte ges in till mer än en fördragsslutande part.

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

Artikel 2

Article 2

En fördragsslutande part skall meddela sitt godkännande för varje typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort som uppfyller de i appendix 1 till denna bilaga fastställda kraven, förutsatt att den fördragsslutande parten kan kontrollera att de serietillverkade enheterna överensstämmer med den godkända prototypen.

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

Färdskrivare som avses i bilaga 1 B kan inte ges typgodkännande förrän hela systemet (själva färdskrivaren, datakortet och den elektriska anslutningen till växellådan) har visat sig kunna stå emot försök till manipulering eller ändring av uppgifterna om körtider. De provningar som fordras för detta ändamål ska utföras av experter som är insatta i den nyaste tekniken för sådan manipulering.

Varje förändring av eller tillägg till en godkänd typ skall genomgå provning för att få kompletterande typgodkännande av den fördragsslutande part som beviljat det ursprungliga typgodkännandet.

Artikel 3

För varje typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort som godkänts enligt artikel 2 skall den fördragsslutande parten tilldela sökanden ett godkännandemärke, som skall överensstämma med mallen i underbilaga 2.

Artikel 4

De behöriga myndigheterna hos den fördragsslutande parten, där en ansökan om typgodkännande har gjorts skall, för varje typ av färdskrivare eller diagramblad eller datakort som de godkänner eller vägrar att godkänna, inom en månad antingen sända en kopia av godkännandebeslutet jämte kopior av beskrivningarna till de övriga fördragsslutande parternas myndigheter eller underrätta dessa myndigheter om att godkännande vägrats. I det senare fallet skall motiven för avslagsbeslutet redovisas.

Artikel 5

1. Om en fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande enligt artikel 2 finner att vissa färdskrivare eller diagramblad eller datakort med ett typgodkännandemärke som är utfärdat av den fördragsslutande parten inte överensstämmer med den godkända prototypen, skall den fördragsslutande parten vidta nödvändig åtgärder för att se till att de

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

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

Article 3

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

Article 4

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

Article 5

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

serietillverkade enheterna överensstämmer med den godkända prototypen. Vid behov får åtgärderna omfatta även återkallande av typgodkännandet.

2. En fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande skall återkalla godkännandet, om den godkända färdskrivaren eller diagrambladet eller datakort inte överensstämmer med denna bilaga eller dess tillägg, eller om materielen vid användning uppvisar ett generellt fel som gör den olämplig för sitt ändamål.

3. Om en fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande underrättas om något förhållande som avses i punkterna 1 och 2 av en annan fördragsslutande part, skall den första parten, efter samråd med den senare fördragsslutande parten och om inte annat följer av punkt 5, vidta de i punkterna 1 eller 2 föreskrivna åtgärderna.

4. En fördragsslutande part som finner att något av de fall som avses i punkt 2 föreligger, får tills vidare förbjuda att sådana färdskrivare eller diagramblad saluförs eller tas i bruk. Detsamma gäller i sådana fall som avses i punkt 1 för färdskrivare eller diagramblad som har undantagits från första serifikation, om tillverkaren efter påpekande inte tillser att materielen överensstämmer med den godkända typen eller med kraven i denna bilaga.

Under alla omständigheter skall de fördragsslutande inom en månad underrätta varandra om återkallelser av typgodkännande eller om andra åtgärder som har vidtagits med stöd av punkterna 1—3 samt redovisa skälen för åtgärderna. parternas behörig myndigheter

5. Om en fördragsslutande part som har beviljat ett typgodkännande bestrider att sådana omständigheter som avses i punkt 1 eller 2 föreligger i ett ärende som den har blivit underrättad om, skall de berörda fördragsslutande parterna sträva efter att lösa tvisten.

Artikel 6

1. Den som ansöker om ett typgodkännande av diagramblad skall i sin ansökan ange i vilken typ eller vilka typer av färdskrivare bla-

the approved prototype. The measures taken may, if necessary, extend to withdrawal of the type approval.

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

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

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

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

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

Article 6

1. An applicant for type approval of a model record sheet shall state on his application the type or types of control device on

det är avsett att användas och skall för provningen tillhandahålla lämplig färdskrivare av sådan typ eller sådana typer.

2. Varje fördragsslutande parts behöriga myndigheter skall på godkännandeintyget för diagrambladet ange den typ eller de typer av färdskrivare i vilka bladet kan användas.

Artikel 7

Ingen fördragsslutande part får vägra att det tas i bruk eller används eller förbjuda att registrera ett fordon som är utrustat med färdskrivare av skäl som hänför sig till att fordonet har denna utrustning, om utrustningen bär det i artikel 3 nämnda godkännandemärkes och den i artikel 9 nämnda installationsskylten.

Artikel 8

Ett beslut enligt denna bilaga om att vägra att bevilja eller att återkalla ett tygodkännande av färdskrivare eller diagramblad skall innehålla en utförlig motivering. Beslutet skall meddelas den berörda parten, som samtidigt skall underrättas om vilka möjligheter till rättslig prövning som står till buds inom ramen för den fördragsslutande partens lagstiftning och inom vilken tid prövning skall begäras.

KAPITEL II

Installation och besiktning

Artikel 9

1. Färdskrivare får installeras eller repareras av montörer eller verkstäder som har godkänts för ändamålet av de fördragsslutande parternas myndigheter sedan dessa, om de så önskar, har hört de berörda tillverkarna.

Den administrativa giltighetstiden för kort för godkända verkstäder och montörer får inte överstiga ett år.

which the sheet in question is designed to be used and shall provide a suitable device of such type or types for the purpose of testing the sheet.

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

Article 7

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

Article 8

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

CHAPTER II

Installation and inspection

Article 9

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

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

Om ett kort för godkänd verkstad eller godkänd montör förnyas, skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls skall myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom en tid av fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom.

När ett nytt kort utfärdas som ersättning för ett gammalt skall det nya kortet vara försett med samma verkstadsinformationsnummer, men indexnumret skall ökas med en enhet. Den myndighet som utfärdar kortet skall föra ett register över förkomna, stulna eller felaktiga kort.

Föredragsparterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att undvika varje risk för förfalskning av de kort som utfärdas till godkända verkstäder och montörer.

2. En godkänd montör eller verkstad skall förse sina plomberingar med ett särskilt märke och dessutom föra in de elektroniska säkerhetsuppgifter som gör det möjligt att bland annat genomföra äkthetskontroller av de färdskrivare som överensstämmer med bilaga 1 B. Varje fördragsparts behöriga myndigheter skall föra ett register över de märken och elektroniska säkerhetsuppgifter som används samt över de kort som utfärdas till godkända verkstäder och montörer.

3. Fördragsparternas behöriga myndigheter skall till varandra översända en förteckning över godkända montörer och verkstäder och de kort som utfärdas till dessa, samt även översända kopior av märkena och nödvändiga upplysningar rörande de elektroniska säkerhetsuppgifter som används.

4. Som bevis för att en färdskrivare har installerats enligt denna förordning skall en installationsskylt monteras enligt föreskrifterna i bilagorna 1 och 1 B.

5. Plomberingen kan avlägsnas av montör eller verkstad, som är auktoriserad av kompetent myndighet enligt villkoren i paragraph 1 i det här artiklet eller under omständigheter föreskrivna i underbilaga 1 eller 1 B till denna överenskommelse.

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

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

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

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

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

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

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

III KAPITEL

Utrustningens användning

Artikel 10

Arbetsgivaren och förarna skall övervaka att färdskrivaren och, om föraren ombeds att köra ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B, förarkortet fungerar på rätt sätt och används rätt.

Artikel 11

1. Arbetsgivaren skall lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna av fordon som är utrustade med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 och därvid beakta dessa blads personliga karaktär, transportuppdragets varaktighet samt eventuellt behov av att ersätta blad som är skadade eller som har tagits ut av den behörige kontrolltjänstemannen. Arbetsgivaren skall endast tillhandahålla typgodkända blad, lämpliga för användning i den i fordonet installerade utrustningen.

Om fordonet är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B skall arbetsgivaren och föraren övervaka att, med beaktande av transportuppdragets varaktighet, utskrift på begäran i enlighet med bilaga 1 B kan utföras på rätt sätt vid kontroll.

2. Företaget skall förvara diagrambladen i god ordning i minst ett år efter användandet och skall överlämna kopior till de berörda förare som begär det. Bladen skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till den behörige kontrolltjänstemannen.

3. Det förarkort som avses i bilaga 1 B skall på förarens begäran utfärdas av behörig myndighet i den fördragspart där föraren har sitt normala hemvist.

En fördragspart får kräva att varje förare som är underkastad bestämmelserna i överenskommelsen och som har sitt normala hemvist på dess territorium skall inneha förarkort.

a) I denna förordning avses med ”normalt hemvist” den plats där en person normalt vis-

CHAPTER III

Use of equipment

Article 10

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

Article 11

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

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

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

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

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

a) For the purposes of this Agreement ‘normal residence’ means the place where a per-

tas, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av personlig anknytning, som präglas av nära band mellan personen och platsen där han bor.

Normalt hemvist för en person vars yrkesanknytning finns på en annan plats än den där han har sin personliga anknytning, och som därför växelvis bor på olika platser i två eller flera medlemsstater, anses vara den plats där han har sin personliga anknytning, om han återvänder dit regelbundet. Detta senare villkor är inte nödvändigt om personen i fråga uppehåller sig i en medlemsstat för att utföra ett tidsbestämt uppdrag.

b) Förarna skall ha med sig någon handling som bevisar var de har sitt normala hemvist, t.ex. identitetskort eller annan giltig handling.

c) De myndigheter i fördragsparten som är behöriga att utfärda förarkort får begära ytterligare upplysningar eller bevis om de tvivlar på giltigheten i de uppgifter om normalt hemvist som lämnas i enlighet med punkt b eller om det behövs i samband med vissa särskilda kontroller.

d) De behöriga myndigheterna i den utfärdande fördragsparten skall söka säkerställa att den som ansöker om förarkort inte redan innehar ett giltigt sådant.

4. a) Den behöriga myndigheten i fördragsparten skall utforma förarkortet i enlighet med bestämmelserna i bilaga 1 B.

Förarkortets giltighetstid får inte överstiga fem år.

Föraren får inneha endast ett giltigt kort. Han får endast använda sitt eget personliga kort. Han får inte använda kort som är skadat eller vars giltighet har gått ut.

När ett nytt kort utfärdas till föraren som ersättning för det gamla, skall det nya kortet vara försett med samma utfärdandenummer men indexnumret skall höjas med en enhet. Den myndighet som utfärdat kortet skall hålla ett register över kort som utfärdas, stjäls, försvinner eller skadas under en period som åtminstone motsvarar kortens giltighetstid.

son usually lives, that is for at least 185 days in each calendar year, because of personal and occupational ties, or, in the case of a person with no occupational ties, because of personal ties which show close links between that person and the place where he is living.

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

b) Drivers shall give proof of their place of normal residence by any appropriate means, such as their identity card or any other valid document.

c) Where the competent authorities of the Contracting Party issuing the driver card have doubts as to the validity of a statement as to normal residence made in accordance with point (b), or for the purpose of certain specific controls, they may request any additional information or evidence.

d) The competent authority of the issuing Contracting Party shall, as far as this can be done, ensure that the applicant does not already hold a valid driver card.

4. a) The competent authority of the Contracting Party shall personalize the driver card in accordance with the provisions of Appendix 1B.

The period of administrative validity of the driver card shall not exceed five years.

The driver may hold one valid driver card only. The driver is authorized to use only his own personalized driver card. The driver shall not use a driver card which is defective or which has expired.

When a driver card is issued replacing an old one, the new card shall bear the same driver card issue number but the index shall be increased by one. The issuing authority shall keep records of issued, stolen, lost or defective driver cards for a period at least equivalent to their period of validity.

Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls, skall myndigheten tillhandahålla ett ersättningskort inom en frist om fem arbetsdagar efter det att den har erhållit en fullständig ansökan därom.

Vid ansökan om förnyelse av ett kort vars giltighetstid är på väg att gå ut skall myndigheten tillhandahålla ett nytt kort före giltighetstidens utgång om en sådan ansökan har inkommit till myndigheten inom den frist som föreskrivs i artikel 15 andra stycket.

b) Förarkort skall enbart utfärdas för förare som omfattas av bestämmelserna i överenskommelsen.

c) Förarkortet är personligt. Det kan under sin giltighetsperiod inte bli föremål för återkallelse eller indragning av någon anledning, såvida inte den behöriga myndigheten i en fördragspart konstaterar att kortet har förfalskats, att föraren använder ett kort som han inte är innehavare av eller att det innehavda kortet erhållits på grund av oriktiga uppgifter och/eller falska handlingar. Om ovanstående indragnings- eller återkallelseåtgärder vidtas av en annan fördragspart än den som har utfärdat kortet, skall denna medlemsstat återvända kortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat det och ange skälen för återlämnandet.

d) De förarkort som har utfärdats av medlemsstaterna skall erkännas ömsesidigt.

När innehavaren av ett giltigt förarkort utfärdat av en fördragspart har etablerat sitt normala hemvist i en annan fördragspart får han begära att hans kort skall bytas ut mot ett motsvarande förarkort; det åligger den medlemsstat som genomför utbytet att vid behov kontrollera att det uppvisade kortet verkligen fortfarande är giltigt.

De fördragsparter som genomför ett utbyte skall återvända det gamla kortet till myndigheterna i den fördragspart som har utfärdat det och ange anledningarna till utbytet.

e) När en medlemsstat ersätter eller byter ut ett förarkort skall ersättningen eller utbytet, och varje ytterligare ersättning eller förnyelse, registreras i den fördragsparten.

f) Fördragsparterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att undvika varje risk för förfalskning av förarkorten.

If the driver card is damaged, malfunctions or is lost or stolen, the authority shall supply a replacement card within five working days of receiving a detailed request to that effect.

In the event of a request for the renewal of a card whose expiry date is approaching, the authority shall supply a new card before the expiry date provided that the request was sent to it within the time limits laid down in the second subparagraph of article 15.

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

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

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

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

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

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

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

5. Fördragsparterna skall övervaka att de uppgifter som är nödvändiga för att kontrollera efter levnaden av rådets förordning närvarande överenskommelsen och som i enlighet med bilaga 1 B i denna bilaga, registreras och lagras i minnet av färdskrivare, behålls i minnet under minst 365 dagar efter den dag då de registrerades och kan göras tillgängliga enligt villkor som garanterar dessa uppgifters säkerhet och exakthet.

Fördragsparterna skall vidta alla de åtgärder som är nödvändiga för att försäkra sig om att vidareförsäljning eller tagande ur bruk av färdskrivare inte kan vara till nackdel för en riktig tillämpning av den här punkten.

Artikel 12

1. Föraren skall inte använda smutsiga eller skadade diagramblad eller förarkort. Bladen eller förarkort skall därför skyddas på lämpligt sätt.

Om ett diagramblad eller förarkort med registreringar har skadats, skall föraren fästa det skadade bladet vid det reservblad som använts som ersättning.

Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls, föraren måste inom en kalendervecka framlägga begäran om ersättandet av kort till myndigheter i den fördragspart där han har sitt normal boställe.

När föraren önskar förnya sitt förarkort, skall han ansöka om detta hos behöriga myndigheter i den fördragspart där han har sitt normala hemvist senast femton arbetsdagar innan kortet upphör att gälla.

2. Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad får användas längre tid än det är avsett för.

När en förare inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han har lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges nedan i punkt 3, andra

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

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

Article 12

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

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

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

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

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

When, as a result of being away from the vehicle, a driver is unable to use the control device fitted to the vehicle, the periods of time indicated in paragraph 3, second indent

strecksatsen b), c) och d) föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, så att det blir läsligt och utan att bladet smutsas ner.

Om det finns mer än en förare på fordonet, skall förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i kapitel II.1-3 i punkterna b–d registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

3. Förarna skall

– se till att den på bladet registrerade tiden överensstämmer med den officiella tiden i fordonets registreringsland,
– använda reglagen så att följande tidskategorier registreras tydligt var för sig

- a) under tecknet \square^1 körtid,
- b) under tecknet \times^1 all annan arbetstid,

c) under tecknet \blacksquare^1 all annan tid då han är tillgänglig, nämligen

– väntetid, dvs den tid då föraren behöver stanna kvar på sin plats endast för att kunna invänta order att starta eller fortsätta körningen eller att utföra annat arbete,
– den tid som tillbringas bredvid föraren medan fordonet är i rörelse,
– den tid som tillbringas på sovbits medan fordonet är i rörelse,

d) under tecknet \blacksquare^1 : raster och dygnsviloperioder.

4. En medlemsstat får tillåta att alla de tidskategorier som avses i punkt 3 andra strecksatsen b) och c) registreras under tecknet \square^1 på diagramblad som används i fordon som är registrerade i den staten.

5. Varje förare skall lämna följande uppgifter på sitt diagramblad:

- a) Efter- och förnamn (när bladet börjar användas).
- b) Datum och ort där användningen av bladet börjar samt datum och ort där användningen upphör.
- c) Registreringsnummer för varje fordon som han tilldelas, såväl vid starten av den första på bladet registrerade resan som därefter

(b), (c) and (d) below shall be entered on the sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet.

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

3. Drivers shall:

– ensure that the time recorded on the sheet agrees with the official time in the country of registration of the vehicle,

– operate the switch mechanisms enabling the following periods of time to be recorded separately and distinctly:

- a) under the sign \square^1 driving time;
- b) under the sign \times^1 all other periods of work;

c) under the sign \blacksquare^1 other periods of availability, namely:

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

d) under the sign \blacksquare^1 breaks in work and daily rest periods.

4. Each Contracting Party may permit all the periods referred to in paragraph 3, second indent (b) and (c) to be recorded under the sign \square^1 on the record sheets used on vehicles registered in its territory.

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

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

¹ Symbolerna I digital färdskrivare
Symbols used for the digital tachograph

om byte av fordon sker under bladets användning.

- d) Vägmätarens ställning
 - vid starten av den första resa som är registrerad på bladet,
 - vid slutet av den sista resa som är registrerad på bladet,
 - vid fordonsbyte under en arbetsdag (avläst värde på det fordon föraren hade tilldelats och på det fordon han skall tilldelas).

e) Tidpunkt för eventuellt fordonsbyte.

5. b) Föraren skall på färdskrivaren föra in symbolen för det land där han börjar och det där han slutar sin dagliga arbetsperiod i överensstämmelse med bilaga 1 B.

Inmatningen av ovan nämnda uppgifter skall aktiveras av föraren och kan ske antingen helt manuellt eller automatiskt om färdskrivaren är kopplad till ett system för satellitbaserad positionsangivelse.

6. Färdskrivaren enligt bilaga 1 skall vara konstruerad på sådant sätt att en behörig kontrolltjänsteman, om så behövs efter att ha öppnat färdskrivaren, skall kunna läsa av registreringarna för de nio timmarna närmast före kontrollen utan att bladet varaktigt skadas eller smutsas ned.

Vidare skall färdskrivaren vara så konstruerad att det går att kontrollera att registrering sker utan att öppna höljet.

7. a) Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 skall alltid på kontrolltjänsteman begäran kunna visa upp följande:

- Diagramblad för innevarande vecka och under alla omständigheter bladet för den sista dag som föraren kört under föregående vecka.
- Förarkortet om föraren innehar ett sådant.
- Utskrifterna från den färdskrivare som anges i bilaga 1 B och som avser de olika tidsperioder som anges i punkt 3, andra strecksatsen, punkterna a, b, c och d, om föraren har kört ett fordon utrustat med en sådan färdskrivare under den period som anges i första strecksatsen i detta stycke.

b) Föraren av ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B skall alltid på kontrolltjänsteman begäran kunna visa upp följande:

then, in the event of a change of vehicle, during use of the sheet;

- d) the odometer reading:
 - at the start of the first journey recorded on the sheet,
 - at the end of the last journey recorded on the sheet,
 - in the event of a change of vehicle during a working day (reading on the vehicle to which he was assigned and reading on the vehicle to which he is assigned);
- e) if relevant, the time of any change of vehicle.

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

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

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

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

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

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

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

– Sitt förarkort om detta är i hans eller hennens förfogande.

– Diagramblad för samma period som anges i första stycket första strecksatsen om han under denna period har kört ett fordon utrustat med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1.

c) En behörig tjänsteman får kontrollera att överenskommelsen efterlevs genom att analysera diagrambladen, visade eller utskrivna uppgifter som har registrerats av färdskrivaren eller förarkortet, och i brist på sådana, genom att analysera andra handlingar som kan styrka att bestämmelserna i artikel 16.3 och 3 inte efterlevs.

8. Det är förbjudet att förfälska, utplåna eller förstöra uppgifterna på diagrambladet, uppgifterna som lagras i färdskrivaren eller på förarkortet samt utskriften från den färdskrivare som anges i bilaga 1 B. Det är också förbjudet att manipulera färdskrivaren, diagrambladet eller förarkortet så att registrerade uppgifter och/eller utskriften förfälskas, görs oåtkomliga eller förstörs. Fordonet får inte ha någon utrustning som gör det möjligt att utföra ovannämnda manipulationer.

Artikel 13

1. Om utrustningen går sönder eller fungerar felaktigt, skall arbetsgivaren låta en godkänd montör eller verkstad reparera den så snart som omständigheterna medger.

Om fordonet inte kan återvända till stationeringsorten inom en vecka från den dag då utrustningen gick sönder eller funktionsfelet upptäcktes, skall reparationen göras under resans gång.

Fördragsparterna kan enligt artikel 19 bestämma att de behöriga myndigheterna får förbjuda att ett fordon används om skador eller funktionsfel inte åtgärdas i enlighet med forskrifterna i de föregående styckena.

2. När en färdskrivare är ur funktion eller inte fungerar på fullgott sätt, skall föraren på diagrambladet eller diagrambladen eller på ett annat blad som antingen skall fästas vid diagrambladet eller bifogas förarkortet och på vilket han anger kännetecknen med vilkas

– the driver card of which he is the holder and,

– the record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the first indent of subparagraph (a) during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

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

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

Article 13

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

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

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

2. While the device is unserviceable or malfunctioning, drivers shall mark on the record sheet or sheets, or on a temporary sheet to be attached to the record sheet or to the driver card, on which he shall enter data enabling him to be identified (name and number

hjälp han kan identifieras (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet), inbegripet sin namnteckning, föra in uppgifterna för de olika tidsperioder som inte registrerats eller skrivits ut på riktigt sätt av färdskrivaren.

Om kortet förkommer, stjäls, förstörs eller inte fungerar på fullgott sätt skall föraren vid slutet av resan skriva ut uppgifterna för de olika tidsperioder som har registrerats av färdskrivaren och i det utskrivna dokumentet föra in de uppgifter som gör det möjligt att identifiera honom (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet) och underteckna det.

3. Om kortet förstörs eller inte fungerar på fullgott sätt, skall föraren återlämna det till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där han har sitt normala hemvist. Om förarkortet stjäls skall föraren anmäla stölden i vederbörlig ordning till de behöriga myndigheterna i den stat där stölden har skett.

Om förarkortet förkommer skall förlusten i vederbörlig ordning anmälas till både de behöriga myndigheterna i den stat som har utfärdat kortet och till myndigheterna i den medlemsstat där föraren har sitt normala hemvist, om det rör sig om olika myndigheter.

Föraren får fortsätta att köra sitt fordon utan eget förarkort under högst 15 kalenderdagar, eller under en längre period om detta är nödvändigt för att göra det möjligt att återföra fordonet till den plats där företaget är beläget, förutsatt att föraren kan styrka att det är omöjligt att visa eller använda kortet under denna period.

Om myndigheterna i den fördragspart där föraren har sitt normala hemvist är andra än de som har utfärdat hans förarkort och dessa ombeds förnya, ersätta eller byta ut detta, skall de informera de myndigheter som har utfärdat det gamla kortet om skälen för att kortet förnyas, ersätts eller byts ut.

Artikel 14

1. I överensstämmelse med artikel 13.2 b skall förare av ett fordon som är registrerat hos en fördragsslutande part och som de behöriga myndigheterna inte har kunnat ge fö-

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

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

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

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

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

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

Article 14

1. Pursuant to article 13, paragraph 2 (b) of the Agreement, drivers who are driving a vehicle registered in a Contracting Party and to whom the competent authorities have not yet

rarkort och som under övergångsperioden enligt det första stycket i denna artikel framför fordon i internationell trafik och fordonet är utrustat med digital färdskivare enligt bilaga 1 B på kontrolltjänstemannens begäran visa upp utskrifter på papper och/eller diagrambladet för den innevarande veckan och åtminstone för den sista kördagen för den föregående veckan.

2. Första stycket gäller inte förare av fordon där förarkort är obligatoriskt. Föraren är dock skyldig att skriva ut en utskrift på papper på kontrolltjänstemannens begäran.

3. På de utskrifter som avses i första stycket skall uppgifter antecknas som gör det möjligt att identifiera föraren (namn och körkortnummer), inbegripet namnteckning.

been able to issue the driver cards and who, during the transitional period referred to in paragraph 1 of this article, drive in international traffic with a vehicle fitted with a digital control device in accordance with Appendix 1B to the Annex, must be able to produce, whenever an inspecting officer so requests, the printouts and/or the record sheets for the current week and, in any event, the printout and/or record sheet for the last day on which he drove during the previous week.

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

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

DEL TRE

Ändringar i bilagor till bilagan till AETR

Efter bilaga 1 till bilagan skall bilaga 1 B *fogas* enligt följande:

APPENDIX 1 B

Krav i fråga om konstruktion, provning, installation och besiktning

Artikel 1

Inledningen

1. På grund av att denna bilaga är en tillämpning av bilaga 1 B till rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, upprepas inte innehållet i bilagan här i AETR eftersom den är mycket lång och teknisk. I fråga om hela den officiella texten och ändringarna i den hänvisar de fördragsslutande parterna till Europeiska unionens officiella tidning.

Det nuvarande innehållet i bilaga 1 B har därför begränsats till upprepning av de rele-

PART THREE

Amendments concerning the Appendices to the Annex to the AETR

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

APPENDIX 1B

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

Article 1

Preamble

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

The content of the present Appendix 1B is therefore limited to an introduction citing the

vanta texterna i officiella tidningen där de är publicerade och till att genom korsvisa hänvisningar understryka vissa punkter som i bilagan har anpassats till AETR.

2. För att det skall vara lättare att i AETR beakta bilagan och ändringarna i den och möjliggöra en allmän syn på texten kommer Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa att göra en sammanställning av den. Det är dock ingen laga kraft vunnen version av bilagan. Denna version finns på UNECE:s alla officiella språk och uppdateras i förekommande fall.

references to the relevant texts of the European Union and of the Official Journals in which they were published and highlighting, by means of cross references, the particular points where that Annex has had to be adapted to the context of the AETR.

2. In order to facilitate consultation of that Annex with the adaptations made to take into account the AETR and to allow an overall view of the text, a consolidated version of this Appendix will be elaborated by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe. However, this version will not have any legal force. This version, elaborated in the official languages of the UNECE, will be updated as necessary.

Artikel 2

Inledningen till bestämmelserna i bilaga 1 B

1. I överensstämmelse med första stycket i artikel 1 bjuds de fördragsslutande parterna, på grund av förhandlingen enligt bilaga 1 B, in att se över kommissionens förordning nr 1360/2002 av den 13 juni 2002 och förordning 432/2004 av den 5 mars 2004 (se fotnot om publicering i Europeiska unionens officiella tidning) och anpassningen av färdskrivare enligt rådets förordning nr 3821/85 till den tekniska utvecklingen en sjunde och en åttonde gång.

2. På grund av bilaga 1 B:

2.1 Termerna i nedre vänstra kolumnen samordnas med termerna i högra kolumnen:

Article 2

Introductory provisions to Appendix 1B

1. In accordance with paragraph 1 of article 1 above, Contracting Parties are invited, in order to consult Annex 1B, to refer to Commission Regulations No. 1360/2002 of 13 June 2002 and No. 432/2004 of 5 March 2004 (see footnote below for the dates of their publication in the Official Journal of the European Union), adapting for the seventh and eighth times to technical progress Council Regulation (EEC) No. 3821/85 concerning recording equipment in the field of road transport.

2. For the purposes of Appendix 1B:

2.1 The terms in the left column below shall be replaced by the corresponding terms in the right column:

Termerna i bilaga 1 b		Termerna i bilaga AETR
Medlemsstater	Samordnas	Fördragsslutande parter
MS		FP
Bilaga (1B)		Bilaga (1B) till bilagan
Bilaga		Underbilaga
Förordning		Överenskommelse eller AETR
Förordning		UNECE
Recording equipment (English version only)		Control device (English version only)

Terms used in Annex IB		Terms used in the AETR
Member States	Replaced by	Contracting Parties
MS		CP
Annex (IB)		Appendix (1B)
Appendix		Sub-appendix
Regulation		Agreement or AETR
Community		UNECE
Recording equipment		Control device
<i>(English version only)</i>		<i>(English version only)</i>

2.2 Referenserna till lagstiftning nere till vänster ersätts med referenserna till höger

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

Föreskrifterna av Europeiska Gemenskapen		Föreskrifterna av Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa
Rådets förordning (EGG) nr 3821/85	Samordnas	AETR
Rådets direktiv nr 92/23/EEG		ECE regulation 54
Kommissionens direktiv nr 95/54/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 72/245/EEG		ECE regulation 10

Legal texts of the European Community		Legal texts of the United Nations Economic Commission for Europe
Council Regulation (EEC) No. 3821/85	Replaced by	AETR
Council Directive No. 92/23/EEC		ECE Regulation 54
Commission Directive No. 95/54/EC adapting to technical progress Council Directive 72/245/EEC		ECE Regulation 10

2.3 En förteckning över de texter eller bestämmelser som ECE inte har någon motsvarighet till eller som det finns mer information, presenteras nedan. De anges bara som källreferenser.

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

- 2.3.1 Bestämmelserna om gränsvärde för anordning för hastighetsbegränsning enligt vad som föreskrivs i punkt 1 (Definitioner) bb) Bilaga 1 B/Bilaga 1 B till bilagan, motsvarar rådets direktiv nr 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om (EGT, nr L 57, 2.3.1992).
- 2.3.1 The limit for setting the speed limitation device, as defined in I (Definitions), bb) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 92/6/EEC of 10 February 1992 (OJ, No. L57, 02/03/1992).
- 2.3.2 Genomsnittsvärdet för de sträckor som tillryggalagts enligt vad som föreskrivs i punkt 1 (Definitioner), u) Bilaga 1 B/Bilaga 1 B till bilagan, motsvarar rådets ändrade direktiv nr 92/27/EEG av den 22 juli 1997 (EGT, nr L 233, 25.8.1997).
- 2.3.2 The measurement of distances, as defined in I (Definitions), u) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 92/27/EEC of 22 July 1997, as last amended (OJ, No. L 233, 25/08/1997).
- 2.3.3 Fordonsidentifiering enligt vad som föreskrivs i punkt 1 (Definitioner), nn) Bilaga 1 B/Bilaga 1 B till bilagan, motsvarar rådets direktiv nr 76/27/EEG av den 18 december 1975 (EGT, nr L 24, 30.1.1976).
- 2.3.3 Vehicle identification, as defined in I (Definitions), nn) of Annex IB/Appendix 1B conforms to the provisions of Council Directive No. 76/114/EEC of 18 December 1975 (OJ, No. L 24, 30/01/1976).
- 2.3.4 Säkerhetsbestämmelserna skall motsvara de gemensamma kriterierna för utvärdering av informationsteknologisk säkerhet i rådets rekommendation nr 95/144/EG av den 7 april 1995.
- 2.3.4 The provisions on security shall conform with the provisions laid out in Council Recommendation No. 95/144/EC of 7 April 1995, on common information technology security evaluation criteria (ITSEC) (OJ, No. L 93, 26/04/1995).
- 2.3.5 Skyddet för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter skall motsvara rådets direktiv nr 95/46/EG av den 24 oktober 1995 (EGT, nr L 281, 23.11.1995).
- 2.3.5 The protection of individuals with regard to the processing of personal data and the free movement of such data conform to the provisions of Council Directive No. 95/46/EC of 24 October 1995, as last amended (OJ, No. L 281, 23/11/1995).
- 2.4 Andra bestämmelser som ändras eller utgår:
- 2.4 Other provisions to be changed or deleted:
- 2.4.1 Innehållet i krav 172 avlägsnas och ersätts med "Reserverat".
- 2.4.1 The content of requirement 172 is deleted and replaced by 'Reserved'.
- 2.4.2 Krav 174 ändras enligt följande:
- 2.4.2 Requirement 174 is changed as follows:
- "Koden för den fördragsslutande part som beviljar kortet. Koderna för de fördragsslutande parter som inte är EU-medlemmar följer Wienkonventionen av år 1968 om vägtrafik eller Genèvekonventionen om vägtrafik av år 1948."
- 'the distinguishing sign of the Contracting Party issuing the card. The distinguishing signs of non EU Contracting Parties are those drawn up in accordance with the 1968 Vienna Convention on Road Traffic or the 1949 Geneva Convention on Road Traffic'.
- 2.4.3 Hänvisningen i krav 176 till EU genom bokstavsförkortningen MS med inne-
- 2.4.3 The reference to the EU flag with the letters 'MS' meaning 'Member State' in re-

börden Medlemsstat skall ersättas med förkortningen FP med innebörden Fördragsslutande part, eventuellt kompletterad med koden för fördragsslutande parter som inte är EU-medlemmar.

2.4.4 Krav 181 ändras enligt följande:

"Efter att förhandlingar har förts med sekretariatet för FN/ECE kan de fördragsslutande parterna lägga till färger eller märkningar, till exempel säkerhetsmärkningar, utan att bestämmelserna i denna bilaga utgör något hinder."

2.4.5 Krav 278 ändras enligt följande:

"Provning för överensstämmelse utförs av ett behörigt organ."

2.4.6 Kraven 291 och 295 utgår och ersätts med ordet "reserverat"

2.4.7 Bilaga 9/Underbilaga 9 till AETR (typgodkännande – förteckning över obligatoriska minimiprovningar), 1, 1-1, inledningen ändras enligt följande:

"Typgodkännande av färskrivare (eller komponent) eller diagramblad grundar sig på":

requirement 178 is replaced by the letters 'CP' meaning 'Contracting Party', the flag of the non EU Contracting Party being optional.

2.4.4 Requirement 181 is changed as follows:

'After consulting the UN/ECE secretariat, Contracting Parties may add colours or markings, such as security features, without prejudice to the other provisions of this Appendix'.

2.4.5 Requirement 278 is changed as follows:

'Interoperability tests are carried out by a single competent body'.

2.4.6 Requirements 291 to 295 are deleted and replaced by 'Reserved'.

2.4.7 In Appendix 9/Sub-appendix 9 of the AETR (Type approval - List of minimum required tests), 1, 1-1, the introductory sentence is modified as follows:

'The type approval procedure for the recording equipment (or component) or tachograph card is based on:' "

“III. TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR PRODUKTER SOM UPPFYLLER BESTÄMMELSERNA I BILAGA I B

En medlemsstat som har beviljat typgodkännande skall åt sökanden utfärda ett typgodkännandeintyg enligt nedan angivna mall. När andra medlemsstater in-formeras om utfärdade typgodkännanden eller om eventuellt återkallade sådana, skall en medlemsstat använda kopior av detta intyg..

MALL FÖR TYPGODKÄNNANDEINTYG FÖR PRODUKTER SOM UPPFYLLER BESTÄMMELSERNA I BILAGA I B

Namn på behöriga myndigheter

.....

Anmälan med avseende på (1):

- typgodkännande av
 återkallelse av godkännande av
 färdskrivarmodell
 färdskrivarkomponent (2)

.....

- ett förarkort
 ett verkstadskort
 ett företagskort
 ett kontrollkort

Typgodkännande nr:

1. Tillverkningsmärke eller varumärke
2. Modellens namn.....
3. Tillverkarens namn.....
4. Tillverkarens adress.....
-
5. Ansökan om godkännande inlämnad för
6. Laboratorium/er.....
7. Datum för provning/ar och provningsnummer
8. Datum för godkännande.....
9. Datum för återkallelse av godkännande
10. Modell på den/de färdskrivarkomponenter medi vilka komponenten är avsedd att användas
.....
.....
11. Ort
12. Datum

13. Bifogade beskrivande handlingar.....

14. Anmärkningar (inbegripet plomberingarnas placering i förekommande fall)

.....
.....
.....

.....

(Underskrift)

(1) *Sätt kryss i relevant ruta*

(2) *Ange den komponent som anmälan avser*

“III. APPROVAL CERTIFICATE FOR PRODUCTS IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 1B

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

APPROVAL CERTIFICATE FOR PRODUCTS IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 1B

Name of the competent administration

.....

Communication concerning (1):

- Approval
- Withdrawal of an approval
 - Of a control device model
 - Of a control device component (2)

.....

- Of a driver card
- Of a workshop card
- Of a company card
- Of an inspector’s card

Approval No.

1. Manufacturing or commercial mark.....
2. Name of model.....
3. Name of manufacturer.....
4. Address of manufacturer.....
-
- 5 Submitted for approval on.....
6. Test laboratory or laboratories.....
7. Date and No. of reports.....
8. Date of approval.....
9. Date of withdrawal of approval.....
10. Model(s) of component(s) of control device with which the component is intended to be used.....
-
11. Place.....
12. Date.....
13. Descriptive documents annexed.....

(Översättning)

<p>EUROPEISKA ÖVERENSKOMMELSE</p> <p style="text-align: center;">om</p> <p>ARBETSFÖRHÅLLANDEN FÖR FORDONS- BESÄTTNINGAR VID INTERNATIONELLA VÄGTRANSPORTER (AETR)</p> <p style="text-align: center;">Ändring 6</p> <p style="text-align: center;">DEL ETT</p> <p>Ändringarna till grunddelen i AETR (enligt procedur definierat i artikel 2.1 paragraferna 1–6)</p> <p style="text-align: center;">Artikel 1</p> <p style="text-align: center;"><i>Definitioner</i></p> <p><i>Ändras</i> definitioner till artikel 1 i AETR enligt följande:</p> <p>f) högsta tillåtna vikt: högsta tillåtna vikt för ett körklart och fullt lastat fordon.</p> <p>g) vägtransport: all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.</p> <p>j) förare: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning.</p> <p>m) vila: sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid.;</p> <p><i>Fogas</i> följande definitioner till artikel 1 i AETR:</p> <p>n) rast: tidsperiod under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast skall utnyttjas för återhämtning.</p>	<p>EUROPEAN AGREEMENT</p> <p style="text-align: center;">concerning</p> <p>THE WORK OF CREWS OF VEHICLES ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT (AETR)</p> <p style="text-align: center;">Amendment 6</p> <p style="text-align: center;">PART ONE</p> <p>Amendments to the body of the AETR (according to the procedure defined in Article 21, paragraphs 1 to 6)</p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p style="text-align: center;"><i>Definitions</i></p> <p><i>Amend</i> the definitions below, from article 1 of the AETR, to read as follows:</p> <p>f) ‘Permissible maximum mass’ means the maximum mass of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;”</p> <p>g) ‘Carriage by road’ means any journey made entirely or in part on roads open to the public of a vehicle, whether laden or not, used for the carriage of passengers or goods;</p> <p>j) ‘Driver’ means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on a vehicle as part of his duties in order to be available for driving if necessary;</p> <p>m) ‘Rest’ means any uninterrupted period during which the driver may freely dispose of his time;”.</p> <p><i>Add</i> the following new definitions to article 1 of the AETR:</p> <p>n) ‘Break’ means any period during which a driver may not carry out any driving or any other work and which is used exclusively for recuperation;</p>
--	--

o) dygnsvila: tidsperiod under dygnet under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid och som består av normal dygnsvila eller reducerad dygnsvila.

- normal dygnsvila: en viloperiod om minst elva timmar. Alternativt kan den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, den första bestående av minst tre timmars sammanhängande vila och den andra perioden av minst nio timmars sammanhängande vila.

- reducerad dygnsvila: en viloperiod om minst nio men mindre än elva timmar.

p) veckovila: tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid, vilken består av normal veckovila eller reducerad veckovila.

- normal veckovila: en viloperiod om minst 45 timmar.

- reducerad veckovila: en viloperiod om mindre än 45 timmar, vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 är uppfyllda.

q) annat arbete: all verksamhet som definieras som arbetstid utom "körning", inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn det omfattas inte väntetid och tiden inne i ett rörligt fordon, en färja eller ett tåg.

r) körtid: tid som registrerats som körning automatiskt eller halvautomatiskt manuellt i enlighet med kravet i den här överenskommelsen.

s) daglig körtid: sammanlagd körtid mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila;

t) körtid per vecka: sammanlagd körtid under en körperiod;

u) med körperiod förstås den körtid som ansamlas från och med att föraren börjar köra efter en vilotid eller en rast fram till dess att en vilotid eller en rast börjar. En körperiod kan vara fortlöpande eller innehålla avbrott.

o) 'Daily rest period' means the daily period during which a driver may freely dispose of his time and covers a 'regular daily rest period' and a 'reduced daily rest period':

- 'Regular daily rest period' means any period of rest of at least 11 hours. Alternatively, this regular daily rest period may be taken in two periods, the first of which must be an uninterrupted period of at least 3 hours and the second an uninterrupted period of at least 9 hours;

- 'Reduced daily rest period' means any period of rest of at least 9 hours but less than 11 hours;

p) 'Weekly rest period' means the weekly period during which a driver may freely dispose of his time and covers a 'regular weekly rest period' and a 'reduced weekly rest period':

- 'Regular weekly rest period' means any period of rest of at least 45 hours;

- 'Reduced weekly rest period' means any period of rest of less than 45 hours, which may, subject to the conditions laid down in article 8, paragraph (6), of the Agreement be shortened to a minimum of 24 consecutive hours;

q) 'Other work' means all working activities except driving, including any work for the same or another employer, within or outside of the transport sector. It does not include waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferryboat or a train;

r) 'Driving time' means the duration of driving activity recorded automatically or semi automatically or manually in the conditions defined in this Agreement;

s) 'Daily driving time' means the total accumulated driving time between the end of one daily rest period and the beginning of the following daily rest period or between a daily rest period and a weekly rest period;

t) 'Weekly driving time' means the total accumulated driving time during a week;

(u) 'Driving period' means the accumulated driving time from when a driver commences driving following a rest period or a break until he takes a rest period or a break. The driving period may be continuous or broken;

v) multibemanning: bemanning av ett fordon där minst två förare medföljer fordonet för att köra det under varje körperiod mellan två på varandra följande perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila. Närvaron av minst två förare är frivillig under den första timmen av multibemanning, men obligatorisk för den återstående perioden;

w) transportföretag: fysiska och juridiska personer, sammanslutningar eller grupper av personer som inte är juridiska personer med eller utan vinstdrivande syfte samt offentliga organ, antingen med egen ställning som juridisk person eller underställda en myndighet med sådan ställning, vilka utför vägtransporter, oberoende av om detta sker för egen räkning eller mot betalning eller annan ersättning.;

v) 'Multi-manning' means the situation where, during each period of driving between any two consecutive daily rest periods, or between a daily rest period and a weekly rest period, there are at least two drivers in the vehicle to do the driving. For the first hour of multi-manning the presence of another driver or drivers is optional, but for the remainder of the period it is compulsory;

w) 'Transport undertaking' means any natural person, any legal person, any association or group of persons without legal personality, whether profit-making or not, or any official body, whether having its own legal personality or being dependent upon an authority having such a personality, which engages in carriage by road, whether for hire or reward or for own account."

Artikel 2

Tillämpningsområde

Artikel 2 i AETR skall *ändras* enligt följande:

1. Denna överenskommelse skall tillämpas inom varje fördragsslutande parts territorium på alla internationell transporter som utförs med fordon som är registrerade inom den fördragsslutande partens territorium eller någon annan fördragsslutande parts territorium.

2. Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter av

a) gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton

b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.

c) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer;

d) fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen,;

Article 2

Scope

Amend article 2 of the AETR to read as follows:

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

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

a) Vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum mass of the vehicle, including any trailer or semi-trailer, does not exceed 3.5 tonnes;

b) Vehicles used for the carriage of passengers which, by virtue of their construction and equipment, are suitable for carrying not more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose;

c) Vehicles used for the carriage of passengers on regular services where the route covered by the service in question does not exceed 50 kilometres;

d) Vehicles with a maximum authorized speed not exceeding 40 kilometres per hour;

e) fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som är ansvariga för upprätthållande av allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll;

f); fordon som används i nödsituationer eller för räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,

g) specialfordon som används för sjukvårdsändamål,

h) specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 km från den ort där fordonet är stationerat,

i) fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,

j) fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods,

k) kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den medlemsstat där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods.

e) Vehicles owned or hired without a driver by the armed services, civil defence services, fire services, and forces responsible for maintaining public order when the carriage is undertaken as a consequence of the tasks assigned to these services and is under their control;

f) Vehicles used in emergencies or rescue operations, including the non-commercial transport of humanitarian aid;

g) Specialized vehicles used for medical purposes;

h) Specialized breakdown vehicles operating within 100 kilometres of their base;

i) Vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;

j) Vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 7.5 tonnes used for non commercial carriage of goods;

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

Artikel 3

(Hur vissa villkor i överenskommelsen skall tillämpas på vägtransporter med fordon som är registrerade utanför de fördragsslutande parternas territorier)

Ändras artikel 3 i paragraph 2 enligt följande:

2. a) Varje fördragsslutande part skall ifråga om internationella vägtransporter, som utförs med fordon registrerade i en stat som ej tillträtt denna överenskommelse, inom sitt område kräva, i stället av färdskrivare som uppfyller kraven i bilagan av denna överenskommelse, för varje dag för hand ifylld diagramblad av varje medlem i besättningen från ankomsttid till fördragsslutande parts territorium.

Article 3

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

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

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

b) I detta syfte är varje medlem i besättningen skyldig att registrera uppgifter om sina yrkesmässiga aktiviteter och vilotider på diagrambladet och då använda symbolerna i artikel 12 i bilagan av denna överenskommelse.

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

Artikel 6

Körtiden

Ändras artikel 6 i AETR enligt följande:

1. Den dagliga körtiden såsom definierat i artikel 1, paragraf s), får inte överstiga nio timmar. Den dagliga körtiden får emellertid utsträckas till tio timmar högst två gånger under en vecka.

2. Körtiden såsom definierat i artikel 1 paragraf t under en vecka får inte överstiga.

3. Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.

4. Till daglig körtid och körtid per vecka skall räknas all körtid på gemenskapens territorium eller i ett tredjeland.

5. En förare skall som "annat arbete" registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av "tillgänglighet" enligt definitionen i artikel 12.3 c i bilagan av denna överenskommelse sedan sin senaste dygns eller veckovila. Denna registrering skall göras antingen för hand på ett diagramblad, eller på en utskrift, eller genom att med användning av funktionen manuell inmatning föra in uppgifter i färdskrivaren.

Artikel 7

Raster

Artikel 7.1 och 7.3 i AETR skall ändras enligt följande:

1. Efter en körperiod på fyra och en halv timme skall föraren ta en sammanhängande

Article 6

Driving periods

Amend article 6 of the AETR to read as follows:

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

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

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

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

5. A driver shall record as other work any time spent as described in article 1, paragraph (q), as well as any time spent driving a vehicle used for commercial operations not falling within the scope of this Agreement, and shall record any periods of availability, as set out in article 12, paragraph 3 (c), of the Annex to this Agreement. This record shall be entered either manually on a record sheet or printout or by use of the manual input facilities of the recording equipment.

Article 7

Breaks

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

1. After a driving period of four and a half hours, a driver shall take an uninterrupted

rast på minst fyrtiofem minuter, såvida han eller hon inte tar en viloperiod.

2. Denna rast får bytas ut mot en rast om minst 15 minuter, följt av en rast om minst 30 minuter, fördelade över körtiden, så att bestämmelserna i första stycket iakttas.

3. Den väntetid som denna artikel avser eller tid som tillbringas i mobilt fordon, på färja eller på tåg och som inte används till körning betraktas inte som "annat arbete" i den mening som begreppet definieras i punkt q i artikel 1 i denna överenskommelse. Den kan betraktas som "rast".

Artikel 8

Vilotider

Ändras artikel 8 AETR:

1. En förare skall ta ut dygns och veckovila., liksom definierat artikel 1. paragraf o) ja p).

2. Efter slutet på föregående dygnsvila eller veckovila skall föraren under varje 24-timmarsperiod ha tagit en ny dygnsvila.

Om den dygnsvila som ingår i 24-timmarsperioden uppgår till minst nio men färre än elva timmar, skall dygnsvilan i fråga betraktas som reducerad dygnsvila.

3. Trots vad som föreskrivs i punkt 2 skall förare av fordon med multibemanning ta en ny dygnsvila på minst nio timmar senast 30 timmar efter den föregående dygns- eller veckovilan.

4. En dygnsvila får förlängas till en normal veckovila eller en reducerad veckovila.

5. En förare får ha högst tre perioder av reducerad dygnsvila mellan två veckovilor.

6. Under två på varandra följande veckor skall en förare ta minst

- i) två normala veckovilor, eller
- ii) en normal veckovila och en reducerad veckovila om minst 24 timmar. Minskningen

break of not less than 45 minutes, unless he begins a rest period.

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

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

Article 8

Rest periods

Amend article 8 of the AETR to read as follows:

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

2. Within each period of 24 hours after the end of the previous daily rest period or weekly rest period, a driver shall have taken a new daily rest period.

If the portion of the daily rest period which falls within that 24-hour period is at least 9 hours but less than 11 hours, then the daily rest period in question shall be regarded as a reduced daily rest period.

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

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

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

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

- (i) Two regular weekly rest periods; or
- (ii) One regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24

skall dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som skall tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

En veckovila skall inledas senast efter sex 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående veckovila.

b) Genom undantag från punkt 6 får en förare som utför en enstaka tillfällig internationell persontransport, skjuta upp veckovilan i högst tolv på varandra följande 24-timmarsperioder räknat från slutet av föregående normala veckovila, förutsatt att

i) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar i en annan medlemsstat eller i ett annat tredjeländ, som omfattas av denna förordning, än där transporten påbörjades,

ii) föraren efter tillämpning av undantaget tar ut

a) antingen två normala veckovilor, eller

b) en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar; minskningen ska emellertid kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden,

och

iii) fordonet, efter den 1 januari 2014, är utrustat med färdskrivare enligt kraven i appendix IB till bilagan, och

iv) fordonet, efter den 1 januari 2014, och om det används för transporter som sker under perioden 22.00–06.00, har fler än en förare eller den körtid som avses i artikel 7 minskas till tre timmar.

c) Genom undantag från punkt 6 a) får förare av fordon med multibemannning ta varje vecka normal veckovila av minst 45 timmar. Denna period kan förkortas till minst 24 timmar (reducerad veckovila). Varje reducerad veckovila måste kompenseras med likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje veckan, som infaller ifrågavarande veckan.

hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken en bloc before the end of the third week following the week in question.

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

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

(i) the service lasts at least 24 consecutive hours in a Contracting Party or a third country other than the one in which the service started, and

(ii) the driver takes after the use of the derogation:

a) either two regular weekly rest periods,

b) or one regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken en bloc before the end of the third week following the end of the derogation period,

and

iii) four years after the country of registration has implemented the digital tachograph, the vehicle is equipped with recording equipment in accordance with the requirements of Appendix 1B of the Annex, and

iv) after 1 January 2014, in case of driving during the period from 22:00 to 06:00, the vehicle is multi-manned or the driving period referred to in Article 7 is reduced to three hours.

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

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

7. Varje vila som tas ut som kompensation för en reducerad veckovila skall tas ut i samband med en annan viloperiod på minst nio timmar.

8. När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med speciellt utrustade sov möjligheter som utarbetat enligt tillverkarens design, för varje förare och fordonet står stilla.

9. En veckovila som börjar under en vecka och fortsätter in på följande vecka får hänföras till endera av dessa veckor, men inte till båda.

Ändras artikel 8 b enligt följande:

Artikel 8 b

Undantag från artikel 8

1. Utan hinder av artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut sin normala dygnsvila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan skall föraren ha tillgång till en sovbräns eller liggplats.

a) Den del av dygnsvilan, som vistas på marken, måste kunna ta ut före eller efter den dygnsvila som har tagits ut på färjan eller tåget.

b) Tidsperioden mellan avsnitt av dygnsvilor måste vara så kort som möjligt och skall på inget sätt överstiga före av- eller påstigning en timme, innefattande tullformaliteter under av- eller påstigning

Under den normala dygnsvilan skall föraren ha tillgång till en sovbräns eller liggplats.

2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna förordning, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på

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

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

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

Add a new article 8 bis to the AETR to read as follows:

Article 8 bis

Derogations from article 8

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

a) That part of the daily rest period spent on land must be able to be taken before or after the portion of the daily rest period taken on board the ferryboat or the train;

b) The period between the portions of the daily rest period must be as short as possible and may on no account exceed a total of one hour before embarkation or after disembarkation, customs formalities being included in the embarkation or disembarkation operations.

During all the portions of the daily rest period, the driver shall have access to a bunk or couchette.

2. Any time spent travelling to a location to take charge of a vehicle falling within the scope of this Agreement, or to return from that location, when the vehicle is neither at the driver's home nor at the employer's operational centre where the driver is normally based, shall not be counted as a rest or break

en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovbrits eller liggplats.

3. Den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från ett fordon som omfattas av denna förordning, som inte står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall räknas som "annat arbete".

unless the driver is in a ferryboat or train and has access to suitable sleeping facilities.

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

Artikel 9

Undantag

Den sista meningen i artikel 9 i AETR skall *ändras* enligt följande:

... Föraren skall uppge karaktären av och orsaken till avsteget från kraven på diagrambladet eller utskriften eller i arbetstidsboken senast när han anländer till lämpligt stoppställe.

Article 9

Exceptions

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

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

Artikel 11

Kontroll genom företagets försorg

Artikel 11.1 skall *ändras* enligt följande:

1. Företaget skall planera sina vägtransporter och ge medlemmarna i besättningen anvisningar på ett sådant sätt att de kan iaktta bestämmelserna i denna överenskommelse."

Artikel 11.3 får följande tillägg:

"... eller uppmuntra till överträdelser av denna överenskommelse."

4. Ett transportföretag skall vara ansvarigt för överträdelser som begåtts av företagets förare, även om överträdelserna har begåtts i en annan föredragslutande part eller i ett tredjeland.

Article 11

Supervision by the undertaking

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

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

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

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

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

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

Utan att det påverkar föredragsslutande parterna rätt att hålla transportföretag fullt ansvariga får föredragsslutande parterna göra detta ansvar avhängigt av företagets överträdelse av punkterna 1 och 2. Föredragsslutande parterna får ta i beaktande alla bevis för att transportföretaget inte rimligtvis kan hållas ansvarigt för den överträdelse som begåtts.

5. Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och uthyrningsföretag för förare skall se till att avtalade transporttidsscheman är förenliga med denna överenskommelse.

Artikel 12

Åtgärder för att säkerställa överenskommen

Artikel 12 stycken a–c, i AETR ändras enligt följande:

a) Föredragsslutande parternas kompetenta myndigheter skall organisera kontrollerna så att:

i) Varje föredragsslutande part skall organisera kontrollerna på ett sådant sätt att 1 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas denna överenskommelse kontrolleras. Denna procentandel skall ökas till minst 2 % från och med den 1 januari 2010 och till minst 3 % från och med den 1 januari 2012.

ii) Minst 15 % av det sammanlagda antalet arbetsdagar som kontrolleras skall kontrolleras ute på vägarna och minst 30 % i företagens lokaler. Från och med den 1 januari 2010 skall minst 30 % av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 % i företagens lokaler.

b) Vid vägkontroller skall följande kontrolleras:

i) Dagliga körperioder samt körperioder inom en vecka, raster, dygnsvila och veckovila;

ii) Diagramblad för de föregående dagarna som medförts på fordonet, och/eller informationen för samma period i förarkortet

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

5. Undertakings, consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies shall ensure that contractually agreed transport time schedules respect this Agreement.”

Article 12

Measures of enforcement of the Agreement

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

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

i) During each calendar year, a minimum of 1 % of the days worked by the drivers of vehicles to which this Agreement applies shall be checked. From 1 January 2010, this percentage will increase to at least 2 %, and from 1 January 2012, to at least 3 %;

ii) At least 15% of the total number of working days checked shall be checked at the roadside and at least 25 % on the premises of undertakings. From 1 January 2010, not less than 30 % of the total number of working days checked shall be checked at the roadside and not less than 50 % shall be checked on the premises of undertakings.

b) The elements of roadside checks shall include:

i) Daily and weekly driving periods, interruptions and daily and weekly rest periods;

ii) The record sheets of the preceding days, which shall be on board the vehicle, and/or the data stored for the same period on the

och/eller i färdskrivaren och/eller i utskrifter, då detta krävs;

iii) Färdskrivarens korrekta funktion.

Dessa kontroller skall utföras utan diskriminering av fordon, företagare och förare, medborgare eller inte, och utan hänsyn till rensans bestämmelseort eller färdskrivartyp.

c) Vid kontroller i företagslokaler skall följande kontrolleras, förutom de kontrollmoment som ingår i vägkontrollförfarandet:

i) Veckovila och körperioder mellan dessa viloperioder.

ii) Tvåveckorsgränsen för körtimmar.

iii) Kompensation för minskade dygns- eller veckoviloperioder.

iv) Användning av diagramblad och/eller sättet att organisera förarnas arbetspass.

Ändras till AETR:s artikel 12 et nytt paragraf enligt följande:

6. a) En föredragsslutande part skall göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag och/eller förare för sådana överträdelser av denna förordning som upptäcks inom den berörda föredragsslutande part territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelser, även om överträdelserna har begåtts i en annan föredragsslutande part eller i ett tredjeland.

b) Föredragsslutande part skall göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag för sådana överträdelser av denna överenskommelse som upptäcks inom den berörda föredragsslutande partens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelser, även om överträdelserna har begåtts i en annan föredragsslutande part eller i ett tredjeland.

Undantagsvis om en överträdelse, som upptäcks, inte begicks på den berörda föredragsslutande parts territorium och har begåtts av ett företag som är etablerat i territorium av ett annat föredragsslutande part eller av icke-föredragsslutande part, sanktionerna skall föl-

driver card and/or in the memory of the control device and/or on the printouts, when required;

iii) The correct functioning of the control device.

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

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

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

ii) Two-weekly limits on hours of driving;

iii) Compensation for weekly rest periods reduced in accordance with article 8, paragraph 6;

iv) Use of record sheets and/or vehicle unit and driver card data and printouts and/or the organization of drivers' working time.

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

6. a) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on a driver for an infringement of this Agreement detected on its territory and for which a penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party;

b) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on an undertaking for an infringement of this Agreement detected on its territory and for which a penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party.

By way of exception, when an infringement is detected which has been committed by an undertaking established in another Contracting Party or in a non-Contracting Party, the imposing of sanctions shall conform to the procedure foreseen in the bilat-

ja proceduren enligt bilaterala vägtransportavtal mellan ifrågakvarande parter.

Fördragsslutande parter skall granska, från 2011, möjligen att slopa undantaget i artikel 6 b, om alla fördragsslutande parterna är redo för det.

7. När en fördragsslutande part inleder ett förfarande eller beslutar om sanktioner för en viss överträdelse, skall den skriftligen lägga fram vederbörliga bevis om detta för föraren.

8. Fördragsslutande parter skall se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelser av denna överenskommelse har konstaterats hos ett företag eller med företaget samverkande godsanvändare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer eller företag som hyr ut förare.

AETR skall *kompletteras* med artiklarna 12 b, 13 b och 22 ter:

Artikel 12 b

Mallar för enhetliga blanketter

1. För att underlätta internationella vägtransportkontroller införs i förekommande fall de enhetliga blanketterna i bilagan till denna överenskommelse. De skall också föras över till den nya bilaga 3 till bilagan. Mallarna skall införas eller ändras enligt procedurerna i artikel 22.

2. De enhetliga mallarna i bilaga 3 till bilagan är inte bindande. Om de trots det används, måste de följa den föreskrivna formen, särskilt i fråga om numrering, ordning och innehållet i punkterna.

3. De fördragsslutande parterna får komplettera informationen med extra uppgifter som nationella eller regionala myndigheter kräver. De extra uppgifterna får under inga omständigheter krävas vid transporter som startar från en fördragsslutande parts territorium eller ett tredjeland. I detta syfte skall uppgifterna anges på blanketten helt fristående från uppgifterna om internationella transporter.

4. Dessa blanketter måste godtas vid vägkontroller som utförs inom de fördragsslutande parternas territorium.

eral road transport agreement between the Parties concerned.

Contracting Parties will examine, starting from 2011, the possibility of removing the exception in paragraph 6 (b), on the basis of the readiness of all Contracting Parties.

7. Whenever a Contracting Party initiates proceedings or imposes a penalty for a particular infringement, it shall provide the driver with due evidence of this in writing.

8. Contracting Parties shall ensure that a system of proportionate penalties, which may include financial penalties, is in force for infringements of this Agreement on the part of undertakings, or associated consignors, freight forwarders, tour operators, principal contractors, subcontractors and driver employment agencies.

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

Article 12 bis

Model standardized forms

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

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

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

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

Artikel 13 b

Övergångsbestämmelser

Kraven i slutet av punkterna 7 a och 7 b i artikel 12 till bilagan till denna överenskommelse skall börja tillämpas tre månader efter att denna ändring har trätt i kraft.

Artikel 22 b

Ändringsprocedur för bilaga 3

1. Bilaga 3 till bilagan till denna överenskommelse skall ändras på följande sätt.

2. Varje förslag om att införa de enhetliga blanketterna i artikel 12 b i bilaga 3 skall hänskjutas till kommittén för landtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa. Förslaget anses ha blivit godtaget om beslutet fattas med en majoritet av de närvarande röstande fördragsslutande parterna.

Sekretariatet vid kommittén för landtransporter inom Ekonomiska kommissionen för Europa skickar en officiell underrättelse till de behöriga myndigheterna hos alla fördragsslutande parter om ändringarna samt underrättar samtidigt även generalsekreteraren och bifogar en kopia av den relevanta texten.

3. Varje blankettmall som har införts på detta sätt får börja användas tre månader efter den dagen då de fördragsslutande parterna har underrättats.

DEL TVÅ

Ändringar i bilagan till AETR

(Enligt proceduren definierat i artikel 21.8)

Artikel 11

Artikel 11.2 i bilagan till AETR ersätts enligt följande:

Article 13 bis

Transitional provisions

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

Article 22 ter

Procedure for amending Appendix 3

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

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

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

3. Any model form thus adopted may be used three months after the date of communication of the information to Contracting Parties to this Agreement.

PART TWO

Amendments to the Annex to the AETR

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

Article 11

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

2. a) Företaget skall bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts för att uppfylla kraven i artikel 15.1, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och skall på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Företaget skall också lämna kopior av uppgifter av dessa kopior. Diagrambladen, utskrifterna och de överförda uppgifterna skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till en behörig kontrolltjänsteman.

b) Ett företag som använder ett fordon med en färdskrivare enligt bilaga 1 B till bilagan och som berörs av tillämpningsområdet för denna överenskommelse skall

i) se till att alla uppgifter överförs från fordonsenheten och förarkortet så regelbundet som det föreskrivs av den fördragsslutande parten och överföra relevanta uppgifter oftare för att garantera att alla uppgifter om aktiviteter som genomförts av eller för det berörda företaget överförs.

ii) se till att alla uppgifter som överförs, både från fordonsenheten och från förarkortet, bevaras under minst tolv månader från och med registreringsdagen; sådana uppgifter skall på begäran av en kontrolltjänsteman vara tillgängliga, antingen direkt eller på distans, från företagets lokaler.

I denna punkt skall "överföring" tolkas i enlighet med definitionen i avsnitt I (Definitioner), s), i bilaga I B till bilagan.

Artikel 12

Ändras artikel 12.2 i bilagan av AETR enligt följande:

2. a) Föraren skall varje dag som han kör använda diagrambladen från den tidpunkt då han övertar fordonet. Diagrambladet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Inget diagramblad får användas längre tid än det är avsett för.

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

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

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

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

For the purposes of this subparagraph, "downloaded" shall be interpreted in accordance with the definition laid down in Appendix 1B, Chapter I, point (s)."

Article 12

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

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

När en förare inte har kunnat använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att han har lämnat fordonet, skall de tidsperioder som anges nedan i punkt 3, andra strecksatsen b), c) och d) föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, så att det blir läsligt och utan att bladet smutsas ner.

Om det finns mer än en förare på fordonet, skall förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i kapitel II.1-3 i bilaga 1 registreras på diagrambladet för den förare som för tillfället kör fordonet.

b) När en förare inte har kunnat använda den i fordonet, skall de tidsperioder som anges i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d.

i) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt, eller

ii) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med bilaga I B föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

c) Om det finns mer än en förare ombord på fordonet som är utrustat med färdskrivare i enlighet med bilaga I B skall varje förare förvisa sig om att hans eller hennes förarkort stoppas i rätt kortplats på färdskrivaren.

Ändras artikel 12 7 a och 7 b i bilagan av AETR enligt följande:

7. a) Föraren av ett fordon utrustad med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga I skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp följande:

i) Diagramblad för den innevarande veckan och de diagramblad som föraren använt under de föregående 15 dagarna.

ii) Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.

iii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt kraven i denna överenskommelse.

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

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

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

ii) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, be entered on the driver card using the manual entry facility provided in the recording equipment.

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

Amend article 12, paragraphs 7 a and 7 b, of the Annex to the AETR to read as follows:

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

i) The record sheets for the current week and those used by the driver in the previous 15 calendar days;

ii) The driver card, if he holds one; and

iii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement.

Efter verkställande datumet av denna överenskommelse skall de tidsperioder som avses i leden i och ii emellertid täcka innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

b) Föraren av fordon utrustad med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1 B skall alltid på kontrolltjänstemans begäran kunna vis upp följande:

i) Sitt förarkort om detta är i hans eller hans förfogande.

ii) Eventuell registrering som gjorts för hand och utskrift som gjorts under innevarande veckan och för de föregående 15 enligt kraven i bilaga 1.

iii) Diagramblad för samma period som den som anges i föregående led, om föraren under denna period har kört ett fordon utrustad med färdskrivare i överensstämmelse med bilaga 1.

Från och med tillämpningsdagen definierad i artikel 13 b i denna överenskommelse, skall i punkt ii nämnda tidsperioderna omfatta innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

Artikel 13

Ändras artikel 13, paragraph 2 i bilagan av AETR enligt följande

2. a) När färdskrivare är ur funktion eller inte fungerar på fullgott sätt, skall föraren på diagrambladet eller diagramladen eller på ett annat blad som antingen skall fästas vid diagrambladet eller bifogas förarkortet och på vilket han anger kännetecknen med vilkas hjälp han kan identifiera (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet), inbegripet sin namnteckning, föra in uppgifterna för de olika tidsperioder som inter registrerats eller skrivits ut på riktigt sätt av färdskrivaren.

b) Om kortet förstörs, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls skall föraren:

i) i början av resan, mata ut uppgifterna om fordonet, som han kör och skriva på pappret:

uppgifterna med vilkas hjälp han kan identifieras (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet) och under-teckna den.

From the date of application defined in article 13 bis of this Agreement, the time periods referred to under (i) and (iii) shall cover the current day and the previous 28 calendar days.

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

i) The driver card of which he is holder;

ii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement;

iii) The record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the previous subparagraph during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

From the date of application defined in article 13 bis of this Agreement, the time periods referred to under (ii) shall cover the current day and the previous 28 calendar days.

Article 13

Amend article 13, paragraph 2, of the Annex to the AETR to read as follows:

2. a) While the device is unserviceable or malfunctioning, the driver shall mark on the record sheet or sheets, or on an appropriate sheet to be attached to the record sheet or to the driver card, on which he shall enter data enabling him to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature, all information for the various periods of time which are no longer recorded or printed out correctly by the control device.

b) Where a driver card is damaged, malfunctions, is lost or stolen, or is not in the possession of the driver, the driver shall:

i) At the start of his journey, print out the details of the vehicle he is driving, and enter onto that printout:

Details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature;

Tidsperioder nämnda 1 artikel 12, paragraf 3, andra stycket, punkterna b –d:

ii) I slutet av resan, mata ut information om tidsperioderna registrerat i färdskrivaren, registrera perioderna för annat arbete, dejourering och rast efter utmatningen var gjort i början av resan, om de är inte registrerade av färdskrivaren, och anteckna på dokumentet kännetecken med vilkas hjälp han kan identifieras (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet) och under-teckna den.

The periods referred to in article 12, paragraph 3, second indent, points (b), (c) and d);

ii) At the end of his journey, print out the information relating to periods of time recorded by the control device, record any periods of other work, availability and rest undertaken since the printout that was made at the start of the journey, where not recorded by the tachograph, and mark on that document details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature.

DEL TRE

Ändringar i bilagor till bilagan till AETR

(enligt procedur definierat i artikel 22)

Ny bilaga 3

Till bilagan 2 i AETR skall en ny bilaga 3 fogas enligt följande:

MODELL FORMULÄR

Enligt artikel 12 i denna överenskommelse kan transportföretagarna använda följande modell formulär vid vägkantkontrollerna:

1. INTYG OM AKTIVITETER skall användas, när föraren har varit sjukskriven eller på semester eller, när han har kört ett fordon, som inte omfattas av räckvidden för AETR, liksom definierats i artikel 2 i denna överenskommelse

Bruksanvisning (upprepas, om möjligt, på baksidan av formulär)

a) alla fälten i formulären måste fyllas i, före resan, av vidkommande transportföretag eller förare

b) texten skall inte modifieras

c) för att vara giltig, formulären måste vara undertecknad av både transportföretagets auktoriserat representant och själva föraren. I enmans företag undertecknar föraren både i

PART THREE

Amendments to the appendices to the Annex to the AETR

(according to the procedure defined in Article 22)

New Appendix 3

Insert a new Appendix 3 after Appendix 2 of the Annex to the AETR to read as follows:

MODEL FORMS

In accordance with article 12 bis of this Agreement, road carriers may use the following model forms to facilitate roadside checks:

1. The ATTESTATION OF ACTIVITIES is to be used when a driver has been on sick leave or annual leave or when he has been driving a vehicle exempted from the scope of the AETR as defined in article 2 of this Agreement.

Instructions for use (To be reproduced, where possible, on the reverse of the form)

a) All the fields in this form must be filled in, before the journey, by the transport undertaking and the driver concerned.

b) The text of the form may not be modified.

c) In order to be valid, the form must be signed both by the authorized representative of the transport undertaking and by the driver himself. For individual undertakings, the dri-

företagets vägnar och som förare. Bara under-tecknat original exemplet är giltig.

d) formulären kan vara tryckt på papper med företagets logo. Punkterna 1 – 5 kan vara tryckta på förhand. Underskriften kan inte ersättas med företagets stämpel, men den kan vara med den.

e) övrig nationell eller lokal information måste vara på baksidan av formulären.

f) om denna formulär är skriven på ett annat språk än engelskan eller franskan, rubriken i nationell språk, måste vara under engelska eller franska rubriken, vilka måste bevaras. Underrubrikerna i ramen av formulären måste vara upprepade på engelska, om originalet är skriven på ett annat språk än engelska (se modellen).

2. (Reserverad för ett möjligt annat formulär)

ver signs once on behalf of the undertaking and once as the driver. Only the signed original is valid.

d) The form may be printed on paper containing the undertaking's logo. Sections 1 to 5 may be preprinted. The signature of the undersigned may not be replaced by the undertaking's stamp but may be accompanied by it.

e) Any additional national or regional information must be included on the reverse of the form.

f) If this form is drawn up in a language other than English or French, the title, in the national language, must appear below the English and French titles, which must be retained. The section headings in the body of the form must be repeated in English when the original document is drawn up in a language other than English (see attached model).

2. (reserved for a possible other form) ...

BILAGA

APPENDIX 3 OF THE ANNEX TO THE AETR

INTYG OM AKTIVITETER/ATTESTATION OF ACTIVITIES*

(SOM OMFATTAS AV FÖRORDNING (EG) nr 561/2006 ELLER AETR)
/(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)

Blanketten ska fyllas i på maskin och underteckas före resan./To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey

Den ska förvaras med färdskrivaren uppgifter i original på den plats där dessa uppgifter ska förvaras./To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept

Intygförfalskning är brotligt. /False attestations constitute an infringement

* This form is available in electronic and printable versions at the following address /Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport /Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

Fylls i av företaget

1. Företagets namn
2. Gatuadress, postnummer, stad:
-
- Land:
3. Telefonnummer (inklusive lands- och riktnummer).....
4. Faxnummer (inklusive lands- och riktnummer).....
5. E-postadress:.....
- Undertecknad:*
6. Efternamn och förnamn:
7. Befattning i företaget
- intygar att föraren:**
8. Efternamn och förnamn
9. Födelsedatum: (dag/månad/år):
10. Körkortnummer, ID-kortnummer eller passnummer :
-
11. som började arbeta vid företaget (dag/månad/år:.....
för tidperioden:
12. från och med (tid, dag, månad, år) :.....
13. till och med (tid, dag, månad, år) :.....
14. var sjukskriven***
15. var på semester***
16. vard på ledighet eller vilopaus***
17. körde ett fordon som inte omfattas av räckviken för förordning (EG) 561/2006 eller AETR*** /
18. utförde annat arbete än köra fordonet**
19. var tillgänglig***
20. Ort:..... Datum:.....
- Underskrift

21. I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (*Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée*).
22. Place/ Lieu:..... Date/date.....
Signature of the driver /Signature du conducteur

*** Choose only one box/ Ne cocher qu'une seule case.

APPENDIX 3 OF THE ANNEX TO THE AETR

ATTESTATION OF ACTIVITIES* / FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS*
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**) / (RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU L'AETR**)

To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/ À remplir en dactylographie en caractères latins et à signer avant tout voyage

To be kept with the original control device records wherever they are required to be kept/À joindre aux enregistrements de l'appareil de contrôle qui doivent être conservés

False attestations constitute an infringement/ Les fausses attestations constituent une infraction

* This form is available in electronic and printable versions at the following address /Ce formulaire peut être obtenu en version électronique et en version imprimable à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

** European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport /Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route.

Part to be filled in by the undertaking (Partie à remplir par l'entreprise)

1. Name of the undertaking/*Nom de l'entreprise*
.....
2. Street address, postal code, city/*Rue, code postal, ville*
.....
.....
- ...
Country / *Pays*:
3. Telephone number (including international prefix)/*Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)*
.....
4. Fax number (including international prefix)/*Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)*.....
8. Adresse courrier électronique/*e-mail address*):.....
- I, the undersigned (Le soussigné):**
9. Name and first name/*Nom et prénom*
.....
10. Position in the undertaking/*Fonction dans l'entreprise*.....
- declare that the driver/ déclare que le conducteur:**
8. Name and first name/*Nom et prénom*
.....
10. Date of birth (day/month/year)/*Date de naissance: (jour/mois/année)*:
.....
10. Driving licence or identity card or passport number/*Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport*
.....
11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/*qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année)*.....
au cours de la période/*for the period*:
12. from (hour/day/month/year) du (*heure/jour/mois/année*):.....
13. to (hour/day/month/year)/ *au (heure/jour/mois/année)*:.....
14. was on sick leave^{***} / *était en congé de maladie*
15. was on annual leave^{***} / *était en congé annuel*
16. was on leave or rest^{***} / *était en congé ou repos*
17. drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR^{***} /
conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18. performed other work than driving^{***} / *effectuait autre travail que la conduite*
19. was available^{***} / *était disponible*
20. Place /*Lieu*:.....
Date/*date*:.....
- Signature/*signature*

*** Choose only one box/ Ne cocher qu'une seule case.

21. I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above (*Le soussigné, conducteur, confirme ne pas avoir conduit un véhicule relevant du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR au cours de la période susmentionnée.*)
22. Place/ *Lieu*:..... Date/*date*.....
Signature of the driver /*Signature du conducteur*