

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 2009 Nr. 161

A. TITEL

*Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR);
(met Bijlage en Protocol van ondertekening)
Genève, 1 juli 1970*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van de Overeenkomst, met Bijlage en Protocol van ondertekening, zijn geplaatst in *Trb.* 1972, 97.

Voor wijzigingen van de Overeenkomst zie de rubrieken J van *Trb.* 1982, 107, *Trb.* 1992, 145 en *Trb.* 1994, 123 en de rubrieken B van *Trb.* 2005, 24 en *Trb.* 2006, 21 en voor een correctie zie *Trb.* 2006, 58.

In overeenstemming met artikel 21, eerste lid, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op 20 maart 2009 de tekst van de door de regering van het Koninkrijk der Nederlanden voorgestelde wijzigingen van de Overeenkomst, de Bijlage en de Aanhangsels bij de Bijlage, medegedeeld aan de Overeenkomstsluitende Partijen. De Engelse en de Franse tekst van de wijzigingen luiden als volgt:

Part One**Amendments to the body of the AETR
(according to the procedure defined in Article 21, paragraphs 1
to 6)**

Article 1

Definitions

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

“f) ‘Permissible maximum mass’ means the maximum mass of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;”

“g) ‘Carriage by road’ means any journey made entirely or in part on roads open to the public of a vehicle, whether laden or not, used for the carriage of passengers or goods;”

“j) ‘Driver’ means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on a vehicle as part of his duties in order to be available for driving if necessary;”

“m) ‘Rest’ means any uninterrupted period during which the driver may freely dispose of his time;”.

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

“n) ‘Break’ means any period during which a driver may not carry out any driving or any other work and which is used exclusively for recuperation;

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

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

– ‘Reduced daily rest period’ means any period of rest of at least 9 hours but less than 11 hours;

p) ‘Weekly rest period’ means the weekly period during which a driver may freely dispose of his time and covers a ‘regular weekly rest period’ and a ‘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) ‘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.”

Article 2

Scope

Amend article 2 of the AETR to read as follows:

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

Article 6

Driving periods

Amend article 6 of the AETR to read as follows:

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

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

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

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

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

Article 7

Breaks

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

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

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

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

Article 8

Rest periods

Amend article 8 of the AETR to read as follows:

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

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

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

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

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

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

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

(i) Two regular weekly rest periods; or

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

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

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

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

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

a. either two regular weekly rest periods,

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

and

- (iii) four years after the country of registration has implemented the digital tachograph, the vehicle is equipped with recording equipment in accordance with the requirements of Appendix 1B of the Annex, and
- (iv) after 1 January 2014, in case of driving during the period from 22:00 to 06:00, the vehicle is multi-manned or the driving period referred to in Article 7 is reduced to three hours.

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

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

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

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

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

Add a new article 8 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 unless the driver is in a ferryboat or train and has access to suitable sleeping facilities.

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

Article 9

Exceptions

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

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

Article 11

Supervision by the undertaking

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

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

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

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

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

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

Without prejudice to the right of Contracting Parties to hold transport undertakings fully liable, Contracting Parties may make this liability conditional on the undertaking's infringement of paragraphs 1

and 2. Contracting Parties may consider any evidence that the transport undertaking cannot reasonably be held responsible for the infringement committed.

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

dix 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.

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) 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

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

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

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

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

– *In the English version only, in the second subparagraph:*

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

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

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

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

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

- (i) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1, be entered on the record sheet, either manually, by automatic recording or other means, legibly and without dirtying the sheet; or
- (ii) If the vehicle is fitted with a control device in conformity with Appendix 1B, be entered on the driver card using the manual entry facility provided in the recording equipment.

c) Drivers shall amend the record sheets as necessary should there be more than one driver on board the vehicle, so that the information referred to in paragraph 3, second indent, (b), (c) and (d),

below is recorded on the record sheet of the driver who is actually driving.”

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

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

- (i) The record sheets for the current week and those used by the driver in the previous 15 calendar days;
- (ii) The driver card, if he holds one; and
- (iii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement.

From the date of application defined in article 13 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;
 - 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.”

Part Three

Amendments to the appendices to the Annex to the AETR (according to the procedure defined in Article 22)

Appendix 1

Requirements for construction, testing, installation and inspection

In the Russian version only, replace in Chapter III, Section C, paragraph 4 a) iii), the first indent by the following:

«– время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы.»

Appendix 2

Approval marks and certificates

Add the following countries to the list contained in paragraph 1 of point I, “Approval mark”:

Albania

54

| | |
|------------|----|
| Armenia | 55 |
| Montenegro | 56 |
| San Marino | 57 |
| Monaco | 59 |

Replace “Serbia and Montenegro 10” with:

| | |
|--------|----|
| Serbia | 10 |
|--------|----|

New Appendix 3

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

“Model forms

In accordance with article 12 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 driver 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*) ...”

APPENDIX 3 OF THE ANNEX TO THE AETR

ATTESTATION OF ACTIVITIES* /FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS*
(REGULATION (EC) 561/2006 OR THE AETR**)/RÈGLEMENT (CE) 561/2006 OU L'AETR**
To be filled in by typing in Latin characters and signed before a journey/ À remplir en dactylographie
en caractères latins et à signer avant tout voyage

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

**FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT/ LES FAUSSES
ATTESTATIONS CONSTITUENT UNE INFRACTION**

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

1. Name of the undertaking/*Nom de l'entreprise*
 2. Street address, postal code, city/ *Rue, code postal, ville*
- Country / *Pays*:
3. Telephone number (including international prefix)/*Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)*
 4. Fax number (including international prefix)/*Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international)*
 5. Adresse courrier électronique/*e-mail address*):
- I, the undersigned** (*Le soussigné*):
6. Name and first name/ *Nom et prénom*
 7. Position in the undertaking/*Fonction dans l'entreprise*
- declare that the driver/** *déclare que le conducteur*:
8. Name and first name/ *Nom et prénom*
 9. Date of birth (day/month/year)/*Date de naissance: (jour/mois/année)*:
 10. Driving licence or identity card or passport number/*Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport*
 11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/*qui a commencé 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*

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

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

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

15. was on annual leave^{***} /*était en congé annuel*
16. was on leave or rest^{***} /*était en congé ou repos*
17. drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR^{***} /
conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR
18. performed other work than driving^{***} /*effectuait autre travail que la conduite*
19. was available^{***} /*était disponible*
20. Place/Lieu:.....Date/date:.....

Signature/signature

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

Première partie

Amendements à l'Accord AETR lui-même (selon la procédure définie à l'article 21, paragraphes 1 à 6)

Article 1

Définitions

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

«f) par «masse maximale autorisée»: la masse maximale du véhicule chargé, déclarée admissible par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé;»

«g) par «transport par route»: tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises;»

«j) par «conducteur»: toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord du véhicule dans le cadre de ses fonctions pour pouvoir le conduire, le cas échéant;»

«m) par «repos»: toute période ininterrompue pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps;»

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

«n) par «interruption»: toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches, et qui doit uniquement lui permettre de se reposer;

o) par «temps de repos journalier»: la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un «temps de repos journalier normal» ou un «temps de repos journalier réduit»:

– «temps de repos journalier normal»: toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures;

– «temps de repos journalier réduit»: toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;

p) par «temps de repos hebdomadaire»: une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un «temps de repos hebdomadaire normal» ou un «temps de repos hebdomadaire réduit»;

– «temps de repos hebdomadaire normal»: toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;

– «temps de repos hebdomadaire réduit»: toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées au paragraphe 6 de l'article 8 de l'Accord;

q) par «autre tâche»: toute activité, à l'exception de la conduite, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur, dans le secteur du transport ou en dehors. Le temps d'attente et le temps non consacré à la conduite passé dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train ne sont pas considérés comme une «autre tâche»;

r) par «durée de conduite»: la durée de conduite enregistrée automatiquement ou semi-automatiquement ou encore manuellement dans les conditions définies dans le présent Accord;

s) par «durée de conduite journalière»: la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire;

t) par «durée de conduite hebdomadaire»: la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine;

u) par «temps de conduite»: une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté.

v) par «conduite en équipage»: la situation dans laquelle, pendant une période de conduite comprise entre deux temps de repos journaliers consécutifs, ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire, il y a au moins deux conducteurs à bord du véhicule pour assurer la relève. Au cours de la première heure de conduite en équipage, la présence d'un autre ou d'autres conducteurs est facultative, mais elle est obligatoire pour le reste de la période à courir;

w) par «entreprise de transport»: toute personne physique ou morale, toute association ou tout groupe de personnes sans personnalité juridique, à but lucratif ou non, ou tout organisme public doté de la personnalité juridique ou dépendant d'une autorité dotée de la personnalité juridique qui effectue des transports par route, pour compte d'autrui ou pour compte propre.»

Article 2

Champ d'application

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

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

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

a) Véhicules utilisés pour le transport de marchandises si la masse maximale autorisée du véhicule, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, ne dépasse pas 3,5 tonnes;

b) Véhicules affectés aux transports de voyageurs qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter neuf personnes au maximum, le conducteur compris, et sont destinés à cet effet;

c) Véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km;

d) Véhicules dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km à l'heure;

e) Véhicules appartenant aux services de l'armée, à la protection civile, aux pompiers et aux forces responsables du maintien de l'ordre public, ou loués sans chauffeur par ceux-ci, lorsque le transport relève de la fonction propre confiée à ces services et s'effectue sous leur conduite;

f) Véhicules utilisés dans les états d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris le transport d'aide humanitaire à des fins non commerciales;

g) Véhicules spécialisés affectés à des tâches médicales;

h) Véhicules spécialisés de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leur point d'attache;

i) Véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation;

j) Véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes, utilisés pour des transports non commerciaux de biens;

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

Article 3

Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'États non Parties contractantes

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

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

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

Article 6

Temps de conduite

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

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

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

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

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

5. Un conducteur enregistre, comme autre tâche, tout temps tel que défini à l'article 1 q), ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent Accord, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie au paragraphe 3 c) de l'article 12 de l'annexe au présent Accord. Cet enregistrement est inscrit soit manuellement sur une feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée, soit à l'aide de la fonction de saisie manuelle de l'appareil de contrôle.»

Article 7

Interruptions

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

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

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

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

Article 8

Temps de repos

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

«1. Le conducteur prend des temps de repos journaliers et hebdomadaires au sens des alinéas (o) et (p) de l'article 1^{er}.

2. Dans chaque période de vingt-quatre heures écoulées après la fin de son temps de repos journalier ou hebdomadaire antérieur, le conducteur doit avoir pris un nouveau temps de repos journalier.

Si la partie du temps de repos journalier qui tombe dans cette période de vingt-quatre heures est de neuf heures au moins, mais de moins de onze heures, le temps de repos journalier en question est considéré comme un temps de repos journalier réduit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Article 8 bis

Dérogations à l'article 8

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

a) la partie du repos journalier prise à terre doit pouvoir se situer avant ou après la partie du repos journalier prise à bord du ferry-boat ou du train,

b) la période entre les parties du repos journalier doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, les formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement.

Pendant toutes les parties du repos journalier, le conducteur doit pouvoir disposer d'une couchette.

2. Tout temps passé pour se rendre en un lieu afin de prendre en charge un véhicule entrant dans le champ d'application du présent Accord, ou pour en revenir, lorsque ce véhicule ne se trouve ni au domicile du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur où le conducteur a normalement son point d'attache, ne sera pas comptabilisé comme repos ou pause à moins que le conducteur ne soit dans un ferry-boat ou un train et n'ait accès à un matériel de couchage convenable.

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

Article 9

Dérogations

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

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

Article 11

Contrôles effectués par l'entreprise

Le paragraphe 1^{er} de l'article 11 de l'AETR est modifié comme suit:

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

L'article 11 de l'AETR est complété comme suit:

«... ou à inciter à commettre des infractions au présent Accord.»

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

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

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

5. Les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent Accord.»

Article 12

Mesures pour assurer l'application de l'Accord

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

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

- i) au cours d'une année civile, 1% au moins des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules auxquels s'applique le présent Accord soit contrôlé; à partir du 1^{er} janvier 2010, ce pourcentage sera d'au moins 2% et à partir du 1^{er} janvier 2012 d'au moins 3%;
 - ii) au moins 15% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le sont sur la route et au moins 25% dans les locaux des entreprises. À partir du 1^{er} janvier 2010 au moins 30% du nombre total des jours ouvrés contrôlés le seront sur la route et au moins 50% dans les locaux des entreprises.
- b) Les contrôles effectués sur les routes doivent porter sur les éléments suivants:
- i) les temps de conduite journaliers et hebdomadaires, les interruptions et les temps de repos journaliers et hebdomadaires;
 - ii) les feuilles d'enregistrement des jours précédents, qui doivent se trouver à bord du véhicule, et/ou les données mémorisées pour la même période dans la carte du conducteur et/ou dans la mémoire de l'appareil de contrôle et/ou sur les sorties imprimées, le cas échéant;
 - iii) le fonctionnement correct de l'appareil de contrôle.
Ces contrôles sont effectués sans discrimination des véhicules, des entreprises et des conducteurs résidents ou non résidents, et quelque soit le point de départ et d'arrivée du trajet ou le type de tachygraphe.
- c) Les éléments à contrôler dans les locaux des entreprises, outre les éléments soumis aux contrôles sur route et le respect des dispositions du paragraphe 2 de l'article 11 de l'annexe, doivent porter sur:
- i) les temps de repos hebdomadaires et les temps de conduite entre ces périodes de repos;
 - ii) la limitation sur deux semaines des heures de conduite;
 - iii) la compensation pour la réduction des temps de repos hebdomadaires en application du paragraphe 6 de l'article 8;
 - iv) l'utilisation des feuilles d'enregistrement et/ou des données et des copies papier provenant de l'unité embarquée et de la carte du conducteur et/ou l'organisation du temps de travail des conducteurs.»

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

- «6. a) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à un conducteur pour une infraction au présent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.
- b) Toute Partie contractante permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise pour une infraction au pré-

sent Accord constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction, même si l'infraction a été commise sur le territoire d'une autre Partie contractante ou d'un pays non Partie contractante.

À titre d'exception, lorsqu'il est constaté une infraction qui a été commise par une entreprise sise dans une autre Partie contractante ou dans un pays non Partie contractante, la sanction sera infligée conformément à la procédure prévue dans l'accord bilatéral de transport routier conclu entre les Parties en cause.

Les Parties contractantes examineront, à compter de 2011, l'éventualité de supprimer l'exception prévue au paragraphe 6 b), à condition qu'elles le souhaitent toutes.

7. Lorsqu'une Partie contractante ouvre une procédure ou inflige une sanction pour une infraction donnée, il en fournit la preuve par écrit en bonne et due forme au conducteur.

8. Les Parties contractantes veillent à ce qu'un système de sanctions proportionnées, qui peut inclure des sanctions financières, soit mis en place en cas d'infraction au présent Accord par des entreprises ou des expéditeurs associés, chargeurs, tour opérateurs, commissionnaires de transport, sous-traitants et agences employant des conducteurs qui leur sont associés.»

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

«Article 12 bis

Modèles de formulaire type

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

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

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

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

Article 13 bis

Dispositions transitoires

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

Article 22 ter

Procédure d'amendement de l'appendice 3

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

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

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

3. Tout formulaire type ainsi adopté pourra être utilisé trois mois après la date de la communication de l'information aux Parties contractantes à l'Accord.»

Deuxième partie

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

Article 11

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

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

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

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

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

Aux fins du présent paragraphe, le terme «téléchargées» est interprété conformément à la définition figurant au point s) du chapitre I de l'Appendice 1B.»

Article 12

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

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

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

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

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

remplacer le mot «temporary» par «appropriate».

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

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

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

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

- i) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'appendice I, inscrits sur la feuille d'enregistrement de façon lisible et sans souillures, manuellement, automatiquement ou par d'autres moyens; ou
- ii) si le véhicule est équipé d'un appareil de contrôle conforme à l'Appendice 1B, inscrits sur la carte de conducteur à l'aide de fonctions de saisie manuelles dont dispose l'appareil de contrôle

c) Les conducteurs portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations indiquées au paragraphe 3, second tiret, b), c) et d) ci-dessous soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.»

Les paragraphes 7 a) et 7 b) de l'article 12 de l'Annexe à l'AETR sont modifiés comme suit:

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

- i) les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et celles utilisées par le conducteur au cours des 15 jours calendaires précédents;
- ii) la carte de conducteur s'il est titulaire d'une telle carte; et
- iii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pendant la semaine en cours et pendant les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord.

À partir de la date d'application définie à l'Article 13 *bis* du présent Accord, les durées visées aux points i) et iii) couvriront la journée en cours et les 28 jours calendaires précédents.

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

- i) la carte de conducteur dont il est titulaire;
- ii) toute information recueillie manuellement et toute sortie imprimée pour la semaine en cours et pour les 15 jours calendaires précédents, telles que prévues par le présent Accord;
- iii) les feuilles d'enregistrement correspondant à la même période que celle visée au point précédent pendant laquelle il a conduit un véhicule équipé d'un appareil d'enregistrement conforme à l'appendice 1.

À partir de la date d'application définie à l'Article 13 *bis* du présent Accord, les durées visées au point ii) couvriront la journée en cours et les 28 jours précédents.»

Article 13

Le paragraphe 2 de l'article 13 de l'Annexe à l'AETR est modifié comme suit:

«2. a) Durant la période de panne ou de mauvais fonctionnement de l'appareil de contrôle, le conducteur reporte les indications relatives aux groupes de temps, dans la mesure où ces derniers ne sont plus enregistrés ou imprimés par l'appareil de contrôle de façon correcte, sur la ou les feuilles d'enregistrement ou sur une feuille appropriée à joindre soit à la feuille d'enregistrement, soit à la carte de conducteur, et sur laquelle il reporte les éléments permettant de l'identifier (nom et numéro de son permis de conduire ou nom et numéro de sa carte de conducteur), y compris sa signature.

b) Lorsqu'une carte de conducteur est détériorée, ne fonctionne pas, est perdue ou n'est pas en possession du conducteur, ce dernier doit:

- i) au début de son trajet, imprimer les données détaillées relatives au véhicule qu'il conduit et faire figurer sur cette sortie imprimée:

- les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature;
- les périodes visées au paragraphe 3, second tiret, points b), c) et d) de l'article 12;
- ii) à la fin de son trajet, imprimer les informations concernant les périodes de temps enregistrées par l'appareil de contrôle, enregistre toutes les périodes consacrées à une autre activité, les périodes de disponibilité et de repos écoulées depuis la sortie imprimée obtenue au début du trajet, lorsque ces informations n'ont pas été enregistrées par le tachygraphe, et porte sur ce document les données détaillées permettant d'identifier le conducteur (nom, numéro de carte de conducteur ou de permis de conduire), y compris sa signature.»

Troisième partie

Amendements aux appendices de l'Annexe à l'AETR (selon la procédure définie à l'article 22)

Appendice 1

(Conditions de construction, d'essai, d'installation et de contrôle)

Dans la version russe uniquement, remplacer, dans le Chapitre III, section C, paragraphe 4 a) iii), le premier tiret par le suivant:

«– время ожидания, т.е. период, в течение которого водители не обязаны оставаться на своих рабочих местах, иначе как для реагирования на возможные сигналы к началу или возобновлению вождения либо к выполнению другой работы.».

Appendice 2

Marque et fiches d'homologation

Les pays suivants sont ajoutés à la liste figurant au paragraphe 1 du point I «Marque d'homologation»:

| | |
|------------|----|
| «Albanie | 54 |
| Arménie | 55 |
| Monténégro | 56 |
| San Marin | 57 |

Monaco

59

«Serbie-et-Monténégro 10' est remplacé par:

«Serbie

10»

Nouvel Appendice 3

Il est introduit, après l'Appendice 2 de l'Annexe, un nouvel Appendice 3 rédigé comme suit:

«Formulaires types

Conformément à l'article 12 bis du présent Accord, les transporteurs routiers peuvent utiliser les formulaires types ci-après afin de faciliter les contrôles sur route:

1. Le FORMULAIRE D'ATTESTATION D'ACTIVITÉS est un formulaire à utiliser lorsqu'un conducteur a été en congé de maladie ou en congé annuel ou lorsqu'il a conduit un autre véhicule exclu du champ d'application de l'AETR au sens de l'article 2 du présent Accord.

Instructions concernant son utilisation. (À rappeler autant que possible *au verso du formulaire*)

a) Tous les champs de ce formulaire doivent être remplis, avant le voyage, par l'entreprise de transport et le conducteur concerné.

b) Le texte du formulaire ne peut pas être modifié.

c) Afin d'être valable, le formulaire doit être signé à la fois par le représentant habilité de l'entreprise de transport et par le conducteur lui-même. Pour les entreprises individuelles, le conducteur signera une fois au nom de l'entreprise et une fois en tant que conducteur. Seul le document original signé est valide.

d) Le formulaire peut être imprimé avec le logo de l'entreprise. Les rubriques 1 à 5 peuvent être pré-imprimées. Le cachet de l'entreprise ne peut remplacer la signature du soussigné, mais sa signature peut être accompagnée du cachet.

e) Les informations additionnelles nationales ou régionales devront figurer au verso du formulaire.

f) Si ce formulaire est établi dans une langue autre que l'anglais ou le français, son titre, dans la langue nationale, devra apparaître en dessous des titres anglais et français qui doivent être conservés. Les titres des rubriques à l'intérieur du formulaire devront être répétés en anglais lorsque le document original est fait dans une autre langue que l'anglais (voir le modèle joint).

2. *(réservé pour un éventuel autre formulaire) ...»*

APPENDICE 3 DE L'ANNEXE À L'AETR

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

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

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

LES FAUSSES ATTESTATIONS CONSTITUENT UNE INFRACTION/FALSE ATTESTATIONS CONSTITUTE AN INFRINGEMENT

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

1. Nom de l'entreprise/Name of the undertaking.....
 2. Rue, code postal, ville/Street address, postal code, city.....
.....
- Pays/Country:
3. Numéro de téléphone (y compris le préfixe international)/ Telephone number (including international prefix).....
 4. Numéro du télécopieur (y compris le préfixe international) Fax number (including international prefix):.....
 8. Adresse courrier électronique/e-mail address):.....

Le soussigné (I, the undersigned):

9. Nom et prénom/Name and first name.....
10. Fonction dans l'entreprise/Position in the undertaking.....

déclare que le conducteur/declare that the driver:

8. Nom et prénom/Name and first name.....
10. Date de naissance (jour/mois/année)/Date of birth (day/month/year):
.....
10. Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport/
Driving licence or identity card or passport
number.....
11. qui a commencé travailler dans l'entreprise le (jour/mois/année)/who has started to work at the
undertaking on
(day/month/year).....
- au cours de la période/for the period:
12. du (heure/jour/mois/année) / from (hour/day/month/year)
:.....

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

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

13. au (heure/jour/mois/année) y/ to (hour/day/month/year)
.....
14. était en congé de maladie ***/ was on sick leave
15. était en congé annuel ***/ was on annual leave
16. était en congé ou repos ***/ was on leave or rest
17. conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR ***/
drove a vehicle exempted from the
scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR
18. effectuait autre travail que la conduite ***/ performed other work than driving
19. était disponible ***/ was available
20. Lieu/Place:.....Date/date:.....
Signature/signature

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

22. Lieu /Place:.....Date/date:.....

Signature du conducteur/signature of the driver:

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

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1972, 97 en de rubrieken J van *Trb.* 1982, 107, *Trb.* 1994, 123 en 163 en de rubrieken C van *Trb.* 2005, 24 en *Trb.* 2006, 58 en voor een correctie zie *Trb.* 2006, 112.

De vertaling¹ van de door de regering van het Koninkrijk der Nederlanden voorgestelde wijzigingen van 20 maart 2009 van de Overeenkomst en de Bijlage luidt als volgt:

Deel 1

**Wijzigingen van het corpus van de AETR
(volgens de procedure omschreven in artikel 21, eerste tot en met zesde lid)**

Artikel 1

Definities

De onderstaande definities, uit artikel 1 van de AETR, worden als volgt gewijzigd:

„f. „Toelaatbaar maximum totaalgewicht”: het maximum totaalgewicht van het beladen voertuig dat door de bevoegde autoriteit van de Staat waarin het voertuig is geregistreerd toelaatbaar is verklaard;”

„g. „Wegvervoer”: iedere verplaatsing die geheel of gedeeltelijk wordt afgelegd op voor het publiek openstaande wegen met een leeg of beladen voertuig dat wordt gebruikt voor het vervoer van passagiers of goederen;”

„j. „Bestuurder”: iedere persoon al dan niet in loondienst, die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende korte tijd, dan wel zich in het kader van zijn taken in het voertuig bevindt teneinde dit in voorkomend geval te kunnen besturen;”

„m. „Rust”: een ononderbroken tijdvak gedurende hetwelk de bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken;”.

De volgende nieuwe definities worden aan artikel 1 van de AETR toegevoegd:

¹ De wijzigingen van de Aanhangsels bij de Bijlage zijn niet vertaald.

„n. „Onderbreking”: een tijdvak gedurende hetwelk een bestuurder niet mag rijden noch andere werkzaamheden mag verrichten en dat uitsluitend voor herstel wordt benut;

o. „Dagelijkse rusttijd”: het dagelijkse tijdvak gedurende hetwelk een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, bestaande uit een “normale dagelijkse rusttijd” en een „verkorte dagelijkse rusttijd”:

„Normale dagelijkse rusttijd”: een rustperiode van ten minste 11 uren. Als alternatief mag deze normale dagelijkse rust worden genoten in twee tijdvakken; het eerste moet een ononderbroken tijdvak van ten minste 3 uren zijn en het tweede een ononderbroken tijdvak van ten minste 9 uren;

„Verkorte dagelijkse rusttijd”: een rustperiode van ten minste 9 uren, doch minder dan 11 uren;

p. „Wekelijkse rusttijd”: het wekelijkse tijdvak gedurende hetwelk een bestuurder vrijelijk over zijn tijd kan beschikken, bestaande uit een “normale wekelijkse rusttijd” en een „verkorte wekelijkse rusttijd”:

„Normale wekelijkse rusttijd”: een rustperiode van ten minste 45 uren;

„Verkorte wekelijkse rusttijd”: een rustperiode van ten minste 45 uren die, onder de voorwaarden van artikel 8, zesde lid, van de Overeenkomst kan worden bekort tot een minimum van 24 achtereenvolgende uren;

q. „Andere werkzaamheden”: alle werkzaamheden behoudens rijden, met inbegrip van werkzaamheden voor dezelfde of een andere werkgever, binnen of buiten de vervoerssector. Dit omvat niet de wachttijd en tijd waarin niet wordt gereden in een bewegend voertuig, op een veerboot of op een trein;

r. „Rijtijd”: de duur van de rijactiviteit die automatisch, half-automatisch of handmatig wordt geregistreerd onder de in deze Overeenkomst vervatte voorwaarden;

s. „Dagelijkse rijtijd”: de totale opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rustperiode en de aanvang van de volgende dagelijkse rustperiode of tussen een dagelijkse rustperiode en een wekelijkse rustperiode;

t. “Wekelijkse rijtijd”: de totale gedurende een week opgetelde rijtijd;

u. „Rijperiode”: de opgetelde rijtijd vanaf het tijdstip waarop een bestuurder na een rustperiode of onderbreking met rijden aanvangt tot dat hij een rustperiode of onderbreking neemt. De rijperiode kan aaneengesloten of onderbroken zijn;

v. „Meervoudige bemanning”: een situatie waarin er zich tijdens elke rijperiode tussen twee opeenvolgende dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse rusttijd en een wekelijkse rusttijd ten minste twee bestuurders in het voertuig bevinden om het te besturen. Bij meervoudige beman-

ning is de aanwezigheid van een andere bestuurder of andere bestuurders gedurende het eerste uur facultatief, maar gedurende de resterende periode verplicht;

w. „Vervoersonderneming”: een natuurlijke persoon, een rechtspersoon, een vereniging of een groep personen zonder rechtspersoonlijkheid, met of zonder winstoogmerk, of een officiële instantie, met eigen rechtspersoonlijkheid of afhankelijk van een autoriteit met rechtspersoonlijkheid, die zich bezighoudt met wegvervoer voor rekening van derden of voor eigen rekening.”

Artikel 2

Toepassingsgebied

Artikel 2 van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„1. Deze Overeenkomst is op het grondgebied van elke Overeenkomstsluitende Partij van toepassing op al het internationaal vervoer over de weg dat wordt verricht door een voertuig dat is geregistreerd op het grondgebied van genoemde Overeenkomstsluitende Partij of op het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij.

2. Deze Overeenkomst is, tenzij door de Overeenkomstsluitende Partijen op wier grondgebied het vervoer plaatsvindt anders is overeengekomen, evenwel niet van toepassing op internationaal vervoer over de weg, verricht met:

a. voertuigen bestemd voor het vervoer van goederen waarvan het toelaatbaar maximum totaalgewicht, dat van aanhangwagens of opleggers daaronder begrepen, niet meer dan 3,5 ton bedraagt;

b. voertuigen gebruikt voor het vervoer van personen die, uit hoofde van hun constructie en hun uitrusting, geschikt zijn voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder daaronder begrepen, en voor dat doel zijn bestemd;

c. voertuigen bestemd voor het vervoer van personen via geregeld vervoer waarvan het traject van de route ten hoogste 50 kilometer bedraagt;

d. voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid ten hoogste 40 km per uur bedraagt;

e. voertuigen van, of zonder bestuurder gehuurd door, de strijdkrachten, civiele bescherming, brandweer en korpsen voor de handhaving van de openbare orde voorzover het vervoer plaatsvindt in het kader van de taak waarmee deze organen zijn belast en onder hun controle valt;

f. voertuigen gebruikt bij noodsituaties of reddingsoperaties, met inbegrip van het niet-commerciële vervoer van humanitaire hulpgoederen;

g. speciaal voor medische doeleinden gebruikte voertuigen;

- h. speciale bergingsvoertuigen die binnen een straal van 100 km van hun thuisbasis actief zijn;
- i. voertuigen die op de weg worden beproefd met het oog op de technische ontwikkeling, reparatie of onderhoud, en nieuwe of vernieuwde voertuigen die nog niet in gebruik zijn genomen;
- j. voertuigen met een toelaatbaar maximum totaalgewicht van ten hoogste 7,5 ton, gebruikt voor niet-commercieel vervoer van goederen;
- k. commerciële voertuigen die krachtens de wetgeving van de Overeenkomstluitende Partij waar ermee wordt gereden een historische status hebben, en die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt.”

Artikel 3

Toepassing van een aantal bepalingen van deze Overeenkomst op wegvervoer verricht door voertuigen geregistreerd in de landen die geen Partij zijn bij deze Overeenkomst

Artikel 3, tweede lid, van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

- „2. a. Elke Overeenkomstluitende Partij heeft echter de bevoegdheid, bij voertuigen die zijn geregistreerd in een land dat geen Partij is bij deze Overeenkomst, in plaats van het controle apparaat overeenkomstig de bepalingen van de Bijlage bij deze Overeenkomst, slechts handmatig door ieder bemanningslid ingevulde dagelijkse registratiebladen te eisen voor het tijdvak vanaf het tijdstip van binnenkomst op het grondgebied van de eerste Overeenkomstluitende Partij.
- b. Hiertoe noteert elk bemanningslid op zijn registratieblad de informatie met betrekking tot zijn beroepsactiviteiten en rusttijden, met gebruikmaking van de juiste grafische symbolen als omschreven in artikel 12 van de Bijlage bij deze Overeenkomst.”

Artikel 6

Rijtijden

Artikel 6 van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

- „1. De dagelijkse rijtijd, als omschreven in artikel 1, onderdeel s, van deze Overeenkomst, mag ten hoogste 9 uren bedragen. Ten hoogste twee maal per week mag de rijtijd worden uitgebreid tot 10 uren.
- 2. De wekelijkse rijtijd, als omschreven in artikel 1, onderdeel t, van deze Overeenkomst, mag ten hoogste 56 uren bedragen.
- 3. De totale opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag ten hoogste 90 uren bedragen.

4. Rijtijden omvatten alle rijwerkzaamheden op het grondgebied van Overeenkomstsluitende en niet-Overeenkomstsluitende Partijen.

5. Een bestuurder dient de tijd doorgebracht als omschreven in artikel 1, onderdeel q, alsmede de tijd gedurende welke een voertuig wordt bestuurd voor commerciële activiteiten die niet onder het toepassingsgebied van deze Overeenkomst vallen, als andere werkzaamheden te registreren en dient alle tijdvakken van beschikbaarheid te registreren, als vermeld in artikel 12, paragraaf 3, onderdeel c, van de Bijlage bij deze Overeenkomst. Deze registratie geschiedt handmatig op een registratieblad of afdruk of door gebruikmaking van de functies voor handmatige invoer van het controle apparaat.”

Artikel 7

Onderbrekingen

Artikel 7, eerste tot en met derde lid, van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„1. Na een rijperiode van vier en een half uur neemt een bestuurder een aaneengesloten onderbreking van ten minste vijfenveertig minuten, tenzij hij een rusttijd neemt.

2. Deze onderbreking, als omschreven in artikel 1, onderdeel n, van deze Overeenkomst, mag worden vervangen door een onderbreking van ten minste 15 minuten, gevolgd door een onderbreking van ten minste 30 minuten die zodanig over de rijperiode of onmiddellijk na deze periode worden verdeeld dat aan de vereisten van het eerste lid wordt voldaan.

3. Voor de toepassing van dit artikel worden de wachttijd en de tijd die niet aan rijden wordt besteed in een bewegend voertuig, op een veerboot of op een trein niet aangemerkt als „andere werkzaamheden” als omschreven in artikel 1, onderdeel q, van deze Overeenkomst; deze tijd mag als „onderbreking” worden aangemerkt.”

Artikel 8

Rusttijden

Artikel 8 van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„1. Een bestuurder dient dagelijkse en wekelijkse rusttijden te nemen als omschreven in artikel 1, onderdelen o en p.

2. Binnen elke periode van 24 uur na het einde van de voorafgaande dagelijkse of wekelijkse rusttijd dient een bestuurder een nieuwe dagelijkse rusttijd genomen te hebben.

Indien het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat binnen die periode van 24 uur valt ten minste 9 doch ten hoogste 11 uren bedraagt, wordt deze dagelijkse rusttijd als een verkorte dagelijkse rusttijd aange-merkt.

3. In afwijking van het tweede lid geldt dat een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning, binnen 30 uur na het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd een nieuwe dagelijkse rusttijd van ten minste 9 uren dient te hebben genoten.

4. Een dagelijkse rusttijd kan worden verlengd om een normale wekelijkse rusttijd of verkorte wekelijkse rusttijd te bereiken.

5. Tussen twee wekelijkse rusttijden mag een bestuurder ten hoogste drie verkorte dagelijkse rusttijden hebben.

6. a. Per periode van twee opeenvolgende weken dient een bestuurder ten minste:

i. twee normale wekelijkse rusttijden te genieten; of

ii. één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur te nemen. Verkortingen worden evenwel gecompenseerd met een daarmee overeenkomende rusttijd die aaneengesloten wordt genoten vóór het einde van de derde week volgend op de desbetreffende week.

Een wekelijkse rusttijd vangt uiterlijk aan het einde van zes tijdvakken van 24 uur aan, te rekenen vanaf het einde van de voorgaande wekelijkse rusttijd.

b. In afwijking van het zesde lid, onderdeel a, kan een bestuurder die deel uitmaakt van een enkele internationale vervoersdienst van personen, anders dan een reguliere dienst, de wekelijkse rusttijd uitstellen tot 12 opvolgende tijdvakken van 24 uur, volgend op een voorgaande normale wekelijkse rusttijd, mits:

i. de dienst ten minste 24 opeenvolgende uren in een Overeenkomstsluitende Partij of een derde land anders dan het land waarin de dienst aanving, duurt, en

ii. de bestuurder na toepassing van de uitzondering:

a. hetzij twee normale wekelijkse rusttijden neemt,

b. of één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur neemt. Verkortingen worden evenwel gecompenseerd met een daarmee overeenkomende rusttijd die aaneengesloten wordt genoten vóór het einde van de derde week volgend op het einde van de uitzonderingsperiode,

en

iii. het voertuig, vier jaren nadat het land van registratie de digitale tachograaf heeft ingevoerd, is uitgerust met registratieapparatuur in overeenstemming met de vereisten van Aanhangsel 1B van de Bijlage, en

iv. het voertuig, na 1 januari 2014, indien wordt gereden gedurende het tijdvak van 22:00 tot 06:00 uur, een meervoudige bemanning heeft of de in artikel 7 bedoelde rijtijd wordt verkort tot drie uren.

c. In afwijking van het zesde lid, onderdeel a, dienen bestuurders die deel uitmaken van een meervoudige bemanning elke week een normale wekelijkse rusttijd van ten minste 45 uur te nemen. Deze tijd kan worden verkort tot een minimum van 24 uren (verkorte wekelijkse rusttijd). Elke verkorting wordt evenwel gecompenseerd met een daarmee overeenkomende rusttijd die aaneengesloten wordt genoten vóór het einde van de derde week volgend op de desbetreffende week.

Een wekelijkse rusttijd mag niet later aanvangen dan aan het einde van zes tijdvakken van 24 uur, te rekenen vanaf het einde van de voorgaande wekelijkse rusttijd.

7. Rust die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd dient aansluitend op een andere rusttijd van ten minste 9 uur te worden genomen.

8. Wanneer een bestuurder dit verkiest, mogen dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden buiten de standplaats in een voertuig worden doorgebracht indien dit voor iedere bestuurder speciaal aangebrachte slaapfaciliteiten – als voorzien in het ontwerp van de bouwer – biedt en het voertuig stilstaat.

9. Een wekelijkse rusttijd die in twee weken valt, mag tot één van beide weken gerekend worden, maar niet tot beide.”

Het volgende nieuwe artikel 8bis wordt aan de AETR toegevoegd:

„Artikel 8bis

Afwijkingen van artikel 8

1. In afwijking van artikel 8 mag, wanneer een bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, en op voorwaarde dat hij een normale dagelijkse rusttijd neemt, die tijd hooguit tweemaal worden onderbroken door andere activiteiten, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a. het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat op het land wordt genoten dient te kunnen worden genomen vóór of na het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat aan boord van de veerboot of in de trein wordt genoten;

b. de periode tussen de twee gedeelten van de dagelijkse rusttijd dient zo kort mogelijk te zijn en mag in geen geval langer zijn dan in totaal een uur vóór inschepen/inladen of na ontschepen/uitladen, waarbij douaneformaliteiten tot inschepen/inladen of ontschepen/uitladen worden gerekend.

Tijdens alle gedeelten van de dagelijkse rusttijd dient de bestuurder te kunnen beschikken over een bed of slaapbank.

2. Tijd besteed om te reizen naar een plaats om een voertuig te gaan besturen dat onder het toepassingsgebied van deze Overeenkomst valt, of om terug te keren van deze plaats, wanneer het voertuig zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de vestiging van de werkgever waaraan de bestuurder gewoonlijk verbonden is, bevindt, geldt niet als rust of onderbreking, tenzij de bestuurder reist met een veerboot of trein en geschikte slaapvoorzieningen ter beschikking heeft.

3. Tijd besteed door een bestuurder om met een voertuig dat buiten het toepassingsgebied van deze Overeenkomst valt, te rijden naar of van een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze Overeenkomst valt en dat zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de vestiging van de werkgever waaraan de bestuurder gewoonlijk verbonden is, bevindt, geldt als „andere werkzaamheden”.

Artikel 9

Uitzonderingen

De laatste volzin van artikel 9 van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„Uiterlijk bij aankomst op een geschikte stopplaats vermeldt de bestuurder op het registratieblad, op een afdruk van het controle apparaat of in zijn dienstrooster de aard en de reden van zijn afwijking van deze bepalingen.”

Artikel 11

Controle door de onderneming

Artikel 11, eerste lid, van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„1. De onderneming dient het vervoer over de weg zodanig te organiseren en de leden van de bemanning zodanig te instrueren dat deze kunnen voldoen aan de bepalingen van deze Overeenkomst.”

In artikel 11, derde lid, wordt het volgende ingevoegd:

„... of inbreuken op deze Overeenkomst aan te moedigen.”

De volgende twee nieuwe leden worden aan artikel 11 van de AETR toegevoegd:

„4. Een vervoersonderneming is aansprakelijk voor inbreuken van de bestuurders van de onderneming, ook wanneer die inbreuken zijn gepleegd op het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij of een niet-Overeenkomstsluitende Partij.

Onverminderd het recht van de Overeenkomstsluitende Partijen om vervoersondernemingen volledig aansprakelijk te stellen, kunnen de Overeenkomstsluitende Partijen die aansprakelijkheid afhankelijk stellen van de inbreuk van de onderneming op het eerste of tweede lid. De Overeenkomstsluitende Partijen mogen alle bewijsstukken in aanmerking nemen waarmee aangetoond wordt dat de vervoersonderneming redelijkerwijs niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de gepleegde inbreuk.

5. Ondernemingen, expediteurs, bevrachters, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitzendbureaus voor bestuurders zorgen ervoor dat contractueel overeengekomen tijdschema's voor het vervoer aan deze Overeenkomst voldoen.”

Artikel 12

Maatregelen voor de toepassing van de Overeenkomst

Artikel 12, onderdelen a tot en met c, van de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„a. De bevoegde administraties van de Overeenkomstsluitende Partijen organiseren de controles zodanig dat:

- i. in elk kalenderjaar ten minste 1% van de dagen wordt gecontroleerd waarop de onder deze Overeenkomst vallende bestuurders van voertuigen werkzaam zijn geweest. Vanaf 1 januari 2010 wordt dit percentage verhoogd tot ten minste 2% en vanaf 1 januari 2012 tot ten minste 3%;
 - ii. ten minste 15% van het totale aantal gecontroleerde gewerkte dagen wordt langs de weg gecontroleerd en ten minste 25% bij de vestigingen van de ondernemingen. Vanaf 1 januari 2010 wordt ten minste 30% van het totaal aantal gecontroleerde werkdagen langs de weg gecontroleerd en wordt ten minste 50% bij de vestigingen van de ondernemingen gecontroleerd.
- b. De controles langs de weg betreffen:
- i. dagelijkse en wekelijkse rijperiodes, onderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden;
 - ii. de registratiebladen van de voorgaande dagen, die zich aan boord van het voertuig dienen te bevinden, en/of de over hetzelfde tijdvak op de bestuurderskaart en/of in het geheugen van het controle apparaat en/of op de afdrucken opgeslagen gegevens, indien vereist;
 - iii. de correcte werking van het controle apparaat.

Deze controles worden uitgevoerd zonder onderscheid tussen voertuigen, ondernemingen en bestuurders – ongeacht of zij ingezetenen zijn of niet – en ongeacht de herkomst of bestemming van de reis of het type tachograaf.

- c. De onderdelen van controles bij de vestigingen van ondernemingen betreffen, naast de onderdelen van de controles langs de weg en naleving van de bepalingen van artikel 11, paragraaf 2, van de Bijlage:
 - i. wekelijkse rusttijden en rijtijden tussen deze rusttijden;
 - ii. tweewekelijkse limieten van de rijtijden;
 - iii. compensatie voor in overeenstemming met artikel 8, zesde lid, verkorte wekelijkse rusttijden;
 - iv. gebruik van registratiebladen en/of de voertuigunit en bestuurderskaart en afdrucken en/of de organisatie van de werktijden van de bestuurder.”

De volgende nieuwe leden 6 tot en met 8 worden aan artikel 12 van de AETR toegevoegd:

„6. a. Een Overeenkomstsluitende Partij staat haar bevoegde autoriteiten toe een bestuurder een boete op te leggen voor een op haar grondgebied geconstateerde inbreuk op deze Overeenkomst waarvoor nog niet eerder een boete is opgelegd, zelfs wanneer deze inbreuk heeft plaatsgevonden op het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij of van een niet-Overeenkomstsluitende Partij.

b. Een Overeenkomstsluitende Partij staat haar bevoegde autoriteiten toe een onderneming een boete op te leggen voor een op haar grondgebied geconstateerde inbreuk op deze Overeenkomst waarvoor nog niet eerder een boete is opgelegd, zelfs wanneer deze inbreuk heeft plaatsgevonden op het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij of van een niet-Overeenkomstsluitende Partij.

Bij wijze van uitzondering vindt de oplegging van sancties, wanneer een inbreuk wordt geconstateerd die is gepleegd door een onderneming gevestigd in een andere Overeenkomstsluitende Partij of in een niet-Overeenkomstsluitende Partij, plaats overeenkomstig de procedure die is voorzien in de bilaterale wegvervoersovereenkomst tussen de betrokken Partijen.

Vanaf 2011 zullen de Overeenkomstsluitende Partijen de mogelijkheid bestuderen de in het zesde lid, onderdeel b, bedoelde uitzondering op te heffen zodra alle Overeenkomstsluitende Partijen hiertoe bereid zijn.

7. Telkens wanneer een Overeenkomstsluitende Partij voor een specifieke inbreuk vervolging instelt of een boete oplegt, verstrekt zij de bestuurder hiervan naar behoren schriftelijke bewijsstukken.

8. De Overeenkomstsluitende Partijen waarborgen dat een stelsel van proportionele straffen, waaronder financiële sancties, van kracht is

voor inbreuken op deze Overeenkomst door ondernemingen of geassocieerde expediteurs, bevrachters, touroperators, hoofd- en onderaannemers en uitzendbureaus voor bestuurders.”

De volgende nieuwe artikelen 12bis, 13bis en 22ter worden aan de AETR toegevoegd:

„Artikel 12bis

Gestandaardiseerde modelformulieren

1. Ter vergemakkelijking van internationale controles langs de weg worden gestandaardiseerde modelformulieren ingevoerd in de Bijlage bij deze Overeenkomst, die dienovereenkomstig wordt aangevuld met een nieuw Aanhangsel 3; deze formulieren dienen indien nodig te worden gebruikt. Deze formulieren worden ingevoerd of gewijzigd in overeenstemming met de in artikel 22ter vermelde procedure.

2. De in Aanhangsel 3 getoonde modelformulieren zijn op geen enkele wijze bindend. Indien zij worden gebruikt, dient de inhoud echter te worden gehandhaafd, in het bijzonder de nummering, volgorde en titels van de onderdelen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen deze gegevens aanvullen met extra informatie teneinde aan nationale of regionale vereisten te voldoen. Deze aanvullende informatie mag in geen geval worden verlangd voor vervoer afkomstig uit een andere Overeenkomstsluitende Partij of derde land. Voor dit doel dient de informatie op het formulier volledig gescheiden van de gegevens voor internationaal vervoer te worden weergegeven.

4. Deze formulieren worden aanvaard bij elke controle langs de weg die wordt uitgevoerd op het grondgebied van de Partijen bij deze Overeenkomst.

Artikel 13bis

Overgangsbepalingen

De bepalingen bedoeld aan het einde van artikel 12, paragraaf 7, onderdelen a en b, van de Bijlage bij deze Overeenkomst zijn van toepassing drie maanden nadat de onderhavige wijziging in werking is getreden.”

Artikel 22ter

Procedure voor de wijziging van Aanhangsel 3

1. Aanhangsel 3 bij de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt gewijzigd in overeenstemming met de volgende procedure.

2. Elk voorstel tot opneming in Aanhangsel 3 van modelformulieren overeenkomstig artikel 12bis van deze Overeenkomst of tot wijziging van bestaande formulieren wordt, ter aanneming, voorgelegd aan de Subcommissie voor het wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa. Het voorstel wordt geacht te zijn aanvaard indien het wordt aangenomen door een meerderheid van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen.

Het secretariaat van de Economische Commissie voor Europa stelt de bevoegde autoriteiten van alle Partijen bij deze Overeenkomst officieel op de hoogte van elke aldus aangenomen wijziging en deelt deze informatie tegelijkertijd mede aan de Secretaris-Generaal, vergezeld van een afschrift van de desbetreffende tekst.

3. Elk aldus aangenomen modelformulier kan worden gebruikt vanaf drie maanden na de datum waarop de informatie aan de Partijen bij deze Overeenkomst is medegedeeld.”

Deel 2**Wijzigingen van de Bijlage van de AETR
(volgens de procedure omschreven in artikel 21, achtste lid)**

Artikel 11

Artikel 11, paragraaf 2, van de Bijlage bij de AETR wordt vervangen door de volgende tekst:

„2. a. De onderneming bewaart de registratiebladen en afdrucken, wanneer afdrucken zijn gemaakt ter naleving van artikel 12, eerste lid, in chronologische volgorde en in leesbare vorm gedurende ten minste een jaar nadat zij zijn gebruikt en overhandigt afschriften ervan aan de betrokken bestuurders die daarom verzoeken.

De onderneming overhandigt tevens afschriften van overgebrachte gegevens van de bestuurderskaarten aan de betrokken bestuurders die daarom verzoeken alsmede de afgedrukte papieren van deze afschriften. De registratiebladen, afdrucken en overgebrachte gegevens worden getoond of overgelegd op verzoek van een bevoegde functionaris die belast is met de controle.

b. Een onderneming die gebruik maakt van voertuigen die zijn uitgerust met een controle apparaat dat voldoet aan Aanhangsel 1B van deze Bijlage en die binnen het toepassingsgebied van deze Overeenkomst vallen:

- i. waarborgt dat alle relevante gegevens zo vaak als door de Overeenkomstluitende Partij is voorgeschreven, van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht en dat de relevante gegevens frequenter over worden gebracht om te waarborgen dat alle door of voor die onderneming verrichte activiteiten worden overgebracht;
- ii. waarborgt dat alle gegevens die van de voertuigunit en de bestuurderskaart worden overgebracht gedurende ten minste twaalf maanden na de vastlegging ervan worden bewaard en op verzoek van een met de controle belaste functionaris bij de vestigingen van de onderneming rechtstreeks of op afstand toegankelijk zijn.

Voor de toepassing van deze subparagraaf wordt „overgebracht” uitgelegd in overeenstemming met de definitie vervat in Aanhangsel 1B, Hoofdstuk I, onderdeel s.”

Artikel 12

In artikel 12, paragraaf 1, van de Bijlage bij de AETR

Worden uitsluitend in de Franse versie de tweede en derde subparagraaf als volgt gewijzigd:

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

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

Wordt uitsluitend in de Engelse versie in de tweede subparagraaf:

Het woord “temporary” vervangen door het woord “appropriate”.

Artikel 12, paragraaf 2, van de Bijlage bij de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„2. a. De bestuurders dienen voor elke dag waarop zij rijden de registratiebladen of bestuurderskaart te gebruiken vanaf het tijdstip waarop zij het voertuig overnemen. Het registratieblad of de

bestuurderskaart wordt niet uit het apparaat genomen vóór het einde van de dagelijkse werktijd, tenzij dit anderszins is toegestaan. Een registratieblad of bestuurderskaart mag niet worden gebruikt voor een langere periode dan waarvoor deze is bedoeld.

Wanneer zich aan boord van een voertuig dat is uitgerust met een controle apparaat in overeenstemming met Aanhangel 1B meer dan één bestuurder bevindt, dient elke bestuurder ervoor te zorgen dat zijn bestuurderskaart in de juiste sleuf in de tachograaf wordt geplaatst.

b. Wanneer een bestuurder na afwezigheid uit het voertuig niet in staat is het in het voertuig geïnstalleerde controle apparaat te gebruiken, dienen de tijdvakken vermeld in paragraaf 3, tweede inspringsing, b, c en d hieronder:

- i. indien het voertuig is uitgerust met een controle apparaat in overeenstemming met Aanhangel 1, leesbaar en zonder bevuiling van het blad, hetzij handmatig, via automatische opname of andere middelen op het registratieblad te worden aangetekend; of
- ii. indien het voertuig is uitgerust met een controle apparaat in overeenstemming met Aanhangel 1B, met gebruikmaking van de in controle apparaat aanwezige handmatige invoervoorziening op de bestuurderskaart te worden aangetekend.

c. De bestuurders brengen op de registratiebladen de noodzakelijke wijzigingen aan indien er aan boord van het voertuig meer dan één bestuurder is en wel zodanig dat de in paragraaf 3, tweede inspringsing, onderdelen b, c en d hieronder, bedoelde informatie wordt geregistreerd op het registratieblad van de bestuurder die daadwerkelijk rijdt.”

Artikel 12, paragraaf 7, onderdelen a en b, van de Bijlage bij de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„7. a. Een bestuurder die een voertuig bestuurt dat is uitgerust met een controle apparaat in overeenstemming met Aanhangel 1, dient te allen tijde op verzoek van een functionaris die belast is met de controle het volgende te tonen:

- i. de registratiebladen van de lopende week en die welke de bestuurder de 15 voorgaande kalenderdagen heeft gebruikt;
- ii. de bestuurderskaart indien hij er een bezit; en
- iii. elke handmatige registratie en afdruk gemaakt tijdens de lopende week en de 15 voorgaande kalenderdagen, als vereist ingevolge deze Overeenkomst.

Vanaf de in artikel 13bis van deze Overeenkomst vermelde toepassingsdatum dienen de onder i en iii vermelde tijdvakken betrekking te hebben op de huidige dag en de 28 voorgaande kalenderdagen.

b. Een bestuurder die een voertuig bestuurt dat is uitgerust met een controle apparaat in overeenstemming met Aanhangel 1B, dient te allen tijde op verzoek van een functionaris die belast is met de controle het volgende te tonen:

- i. de bestuurderskaart waarvan hij de houder is;
- ii. elke handmatige registratie en afdruk gemaakt tijdens de lopende week en de 15 voorgaande kalenderdagen, als vereist ingevolge deze Overeenkomst;
- iii. de registratiebladen die op hetzelfde tijdvak betrekking hebben als het blad bedoeld in de voorgaande subparagraaf, gedurende hetwelk hij een voertuig bestuurde dat is uitgerust met een controle apparaat in overeenstemming met Aanhangel 1.

Vanaf de in artikel 13bis van deze Overeenkomst vermelde toepassingsdatum dienen de onder ii vermelde tijdvakken betrekking te hebben op de huidige dag en de 28 voorgaande kalenderdagen.”

Artikel 13

Artikel 13, paragraaf 2, van de Bijlage bij de AETR wordt als volgt gewijzigd:

„2. a. Indien het apparaat buiten gebruik of defect is, noteert de bestuurder op het registratieblad of de registratiebladen, dan wel op een bij het registratieblad of de bestuurderskaart te voegen geschikt blad gegevens waarmee hij kan worden geïdentificeerd (naam en nummer van zijn rijbewijs of naam en nummer van zijn bestuurderskaart), en zijn handtekening alsmede alle informatie over de verscheidene tijdvakken die niet meer zijn geregistreerd of niet meer correct met het controle apparaat zijn afgedrukt.

b. Wanneer een bestuurderskaart beschadigd is, defect is, verloren of ontvreemd is, of niet in het bezit van de bestuurder is, handelt de bestuurder als volgt:

- i. hij drukt bij de aanvang van zijn reis de gegevens af van het voertuig dat hij bestuurt en vult op die afdruk het volgende in:
 - gegevens waarmee de bestuurder kan worden geïdentificeerd (naam en nummer van zijn rijbewijs of naam en nummer van zijn bestuurderskaart), alsmede zijn handtekening;
 - de in artikel 12, paragraaf 3, tweede inspringing, onderdelen b, c en d bedoelde tijdvakken;
- ii. hij drukt na beëindiging van zijn reis de informatie af die betrekking heeft op de tijdvakken die door het controle apparaat zijn geregistreerd, registreert alle tijdvakken van andere werkzaamheden, beschikbaarheid en de rust genomen sedert de bij de aanvang van de reis gemaakte afdruk, wanneer deze niet door de tachograaf zijn geregistreerd, en

noteert in dat document de gegevens waarmee de bestuurder kan worden geïdentificeerd (naam en nummer van zijn rijbewijs of naam en nummer van zijn bestuurderskaart), alsmede zijn handtekening.”

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1978, 110 en de rubrieken J van *Trb.* 1983, 111 en *Trb.* 1995, 62 en rubriek D van *Trb.* 2006, 112.

Wat betreft de wijziging van 27 mei 2003 is de goedkeuring door de Staten-Generaal verleend op 26 februari 2006¹⁾.

De wijzigingen van 20 maart 2009 van de Overeenkomst behoeven ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de wijzigingen kan worden gebonden.

De wijzigingen van 20 maart 2009 van de Bijlage en de Aanhangsels bij de Bijlage behoeven ingevolge artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

E. PARTIJGEGEVENS

Zie rubriek E van *Trb.* 1972, 97 en rubriek F van *Trb.* 1978, 110.

| Partij | Onder-tekening | Ratificatie | Type* | In werking | Opzeg-ging | Buiten werking |
|--------------|----------------|-------------|-------|------------|------------|----------------|
| Albanië | | 20-07-06 | T | 16-01-07 | | |
| Andorra | | 13-02-97 | T | 12-08-97 | | |
| Armenië | | 09-06-06 | T | 06-12-06 | | |
| Azerbeidzjan | | 16-08-96 | T | 12-02-97 | | |
| Belarus | | 05-04-93 | T | 02-10-93 | | |

¹⁾ In *Trb.* 2006, 112 is per abuis gemeld dat de goedkeuring door de Staten-Generaal is verleend op 25 februari 2006.

| Partij | Onder- tekening | Ratificatie | Type ^a | In werking | Opzeg- ging | Buiten werking |
|---|--------------------|-------------|-------------------|---------------|----------------|-------------------|
| België | 15-01-71 | 30-12-77 | R | 28-06-78 | | |
| Bosnië en Herzegovina | | 12-01-94 | VG | 06-03-92 | | |
| Bulgarije | | 12-05-95 | T | 08-11-95 | | |
| Cyprus | | 05-09-03 | T | 03-03-04 | | |
| Denemarken | | 30-12-77 | T | 28-06-78 | | |
| Duitsland | 23-12-70 | 09-07-75 | R | 05-01-76 | | |
| Estland | | 03-05-93 | T | 30-10-93 | | |
| Finland | | 16-02-99 | T | 15-08-99 | | |
| Frankrijk | 20-01-71 | 09-01-78 | R | 08-07-78 | | |
| Griekenland | | 11-01-74 | T | 05-01-76 | | |
| Hongarije | | 22-10-99 | T | 19-04-00 | | |
| Ierland | | 28-08-79 | T | 24-02-80 | | |
| Italië | 29-03-71 | 28-12-78 | R | 26-06-79 | | |
| Joegoslavië (< 25-06-1991) | | 17-12-74 | T | 05-01-76 | | |
| Kazachstan | | 17-07-95 | T | 13-01-96 | | |
| Kroatië | | 03-08-92 | VG | 08-10-91 | | |
| Letland | | 14-01-94 | T | 13-07-94 | | |
| Liechtenstein | | 06-11-96 | T | 05-05-97 | | |
| Litouwen | | 03-06-98 | T | 30-11-98 | | |
| Luxemburg | 02-02-71 | 30-12-77 | R | 28-06-78 | | |
| Macedonië, Voormalige Joegoslavische Republiek | | 10-11-99 | VG | 17-11-91 | | |
| Malta | | 24-09-04 | T | 23-03-05 | | |
| Moldavië | | 26-05-93 | T | 22-11-93 | | |
| Monaco | | 16-06-08 | T | 14-12-08 | | |
| Montenegro | | 23-10-06 | VG | 03-06-06 | | |

| Partij | Onder- tekening | Ratificatie | Type* | In werking | Opzeg- ging | Buiten werking |
|---|--------------------|--------------------|-------|--------------------|----------------|-------------------|
| Nederlands, het Koninkrijk der – Nederland – Ned. Antillen – Aruba | 26-03-71 | 30-12-77 – – | R | 16-08-78 – – | | |
| Noorwegen | 16-03-71 | 28-10-71 | R | 05-01-76 | | |
| Oekraïne | | 03-02-06 | T | 02-08-06 | | |
| Oezbekistan | | 22-10-98 | T | 20-04-99 | | |
| Oostenrijk | 31-01-71 | 11-06-75 | R | 05-01-76 | | |
| Polen | 24-03-71 | 14-07-92 | R | 10-01-93 | | |
| Portugal | 30-03-71 | 20-09-73 | R | 05-01-76 | | |
| Roemenië | | 08-12-94 | T | 06-06-95 | | |
| Russische Federatie | | 31-07-78 | T | 27-01-79 | | |
| San Marino | | 25-04-07 | T | 21-10-07 | | |
| Servië | | 12-03-01 | VG | 27-04-92 | | |
| Slovenië | | 06-08-93 | VG | 25-06-91 | | |
| Slowakije | | 28-05-93 | VG | 01-01-93 | | |
| Spanje | | 03-01-73 | T | 05-01-76 | | |
| Tsjechië | | 02-06-93 | VG | 01-01-93 | | |
| Tsjechoslowakije (<01-01-1993) | | 05-12-75 | T | 03-06-76 | | |
| Turkije | | 16-01-01 | T | 15-07-01 | | |
| Turkmenistan | | 18-09-96 | T | 17-03-97 | | |
| Verenigd Koninkrijk, het | 25-03-71 | 04-01-78 | R | 03-07-78 | | |
| Zweden | 19-01-71 | 24-08-73 | R | 05-01-76 | | |
| Zwitserland | 24-03-71 | 07-04-00 | R | 04-10-00 | | |
| * O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend | | | | | | |

Uitbreidingen

Verenigd Koninkrijk, het

| Uitgebreid tot | In werking | Buiten werking |
|----------------|------------|----------------|
| Man | 03-07-1978 | |

Verklaringen, voorbehouden en bezwaren

België, 30 december 1977

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Denemarken, 30 december 1977

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Duitsland, 9 augustus 1979

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Finland, 16 februari 1999

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Frankrijk, 9 januari 1978

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Ierland, 28 augustus 1979

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Luxemburg, 30 december 1977

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Malta, 24 september 2004

The Government of Malta hereby declares that within the meaning of article 19, paragraph 1, of the Agreement, it does not feel bound by the provisions of article 18, paragraphs 2 and 3 thereof.

The Government of Malta declares that transport operations between the Member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Monaco, 16 juni 2008

The Principality of Monaco declared that the accession to the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR) does not affect the validity of the Conventions concluded with the Republic of France.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 26 maart 1971

The Government of the Netherlands [will] ratify the Agreement only when the law of the European Economic Community conforms with the provisions of the latter.

Nederlanden, het Koninkrijk der, 30 december 1977

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

Polen, 14 juli 1992

The Polish People's Republic considers that the Agreement should be open for participation to all European countries without discrimination.

Russische Federatie, 31 juli 1978

The Union of Soviet Socialist Republics does not consider itself bound by article 20, paragraphs 2 and 3, of the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR), and states that, for the submission to arbitration of any dispute among the Contracting Parties concerning the interpretation or application of the European Agreement (AETR), the agreement of all of the Parties in dispute shall be required in each individual case, and the arbitrators shall only be persons appointed by general agreement between the Parties in dispute.

The Union of Soviet Socialist Republics considers it necessary to declare that the provisions of article 19 of the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR), on the extension by States of the validity of the European Agreement (AETR) to the territories for the international relations of which they are responsible, are outdated and contradict the Declaration of the General Assembly of the United Nations on the Granting of Independence to Colonial Countries and Peoples (General Assembly resolution 1514 (XV) dated 14 December 1960), which proclaimed the necessity of bringing to a speedy and unconditional end colonialism in all its forms and manifestations.

Slowakije, 28 mei 1993 (voortgezette gebondenheid)

Upon acceding to the Agreement the Czechoslovak Socialist Republic declares, in accordance with its article 21, that it does not consider itself bound by the provisions of article 20, paragraphs 2 and 3, of the Agreement.

The Government of Czechoslovakia considers article 19 of the Agreement to be in contradiction to the generally recognized right of nations to self-determination.

Spanje, 3 januari 1973

a) The Government of Spain avails itself of the first of the options provided for in article 5, paragraph 1 (b) (ii) of the Agreement whereby persons whose age is less than 21 years may be prohibited from driving in the territory vehicles of a permissible maximum weight exceeding 7.5 tons.

b) The Government of Spain enters the reservation provided for in article 21, paragraph 1, of the Agreement and accordingly does not consider itself bound by article 20, paragraphs 2 and 3, of the Agreement.

c) The Government of Spain selects variant (a) of the procedures set forth in paragraph 6 of the annex entitled "Individual Control Book".

Tsjechië, 2 juni 1993 (voortgezette gebondenheid)

Upon acceding to the Agreement the Czechoslovak Socialist Republic declares, in accordance with its article 21, that it does not consider itself

bound by the provisions of article 20, paragraphs 2 and 3, of the Agreement.

The Government of Czechoslovakia considers article 19 of the Agreement to be in contradiction to the generally recognized right of nations to self-determination.

Verenigd Koninkrijk, het, 4 januari 1978

Transport operations between member States of the European Economic Community shall be regarded as national transport operations within the meaning of the AETR in so far as such operations do not pass in transit through the territory of a third State which is a contracting party to the AETR.

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1978, 110 en de rubrieken J van *Trb.* 1983, 111, *Trb.* 1992, 145 en *Trb.* 1995, 62 en de rubrieken G van *Trb.* 2005, 24 en *Trb.* 2006, 112.

De wijzigingen van 20 maart 2009 van de Overeenkomst en de Bijlage, met Aanhangsels, zullen ingevolge artikel 21, zesde lid, van de Overeenkomst in werking treden drie maanden na de dag waarop deze geacht worden te zijn aanvaard.

In overeenstemming met artikel 21, tweede lid, onderdeel b, van de Overeenkomst hebben de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van Finland op 21 mei 2009 respectievelijk 18 september 2009 aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld dat, hoewel zij voornemens zijn het voorstel te aanvaarden, aan de voorwaarden vereist voor een dergelijke aanvaarding nog niet is voldaan.

De wijzigingen zullen ingevolge artikel 21, vijfde lid, onderdeel b, geacht worden te zijn aanvaard op 20 juni 2010 of op de datum waarop zowel het Koninkrijk der Nederlanden als Finland de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties van hun aanvaarding in kennis hebben gesteld, zo die datum eerder is dan 20 juni 2010.

J. VERWIJZINGEN

Zie voor verwijzingen en andere verdragsgegevens *Trb.* 1972, 97, *Trb.* 1978, 110, *Trb.* 1982, 107, *Trb.* 1983, 111, *Trb.* 1992, 145, *Trb.* 1994, 123 en 163, *Trb.* 1995, 62, *Trb.* 2005, 24 en *Trb.* 2006, 112.

Verbanden

De Overeenkomst is in lijn met:

- Titel : Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad;
Brussel, 15 maart 2006
- Tekst : Pb EU L 102 van 11 april 2006, blz. 1-14

Overige verwijzingen

- Titel : Handvest van de Verenigde Naties;
San Francisco, 26 juni 1945
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2009, 143

Uitgegeven de *negenentwintigste* oktober 2009.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

M. J. M. VERHAGEN