

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1994 Nr. 123

---

---

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 tekst van Overeenkomst, bijlage en Protocol is geplaatst in *Trb.* 1972, 97. Zie ook *Trb.* 1978, 110 en de rubrieken J van *Trb.* 1982, 107 en *Trb.* 1992, 145 en rubriek J hieronder.

C. VERTALING

Zie *Trb.* 1972, 97 en rubriek J hieronder.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1978, 110, rubriek J van *Trb.* 1992, 145 en rubriek J hieronder (blz. 32).

E. BEKRACHTIGING

Zie *Trb.* 1978, 110 en *Trb.* 1982, 107.

Behalve de aldaar genoemde Staten heeft nog de volgende Staat in overeenstemming met artikel 16, derde lid, van de Overeenkomst een akte van bekrachtiging nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties:

Polen<sup>1)</sup>. . . . . 14 juli 1992

---

<sup>1)</sup> Onder de mededeling dat Polen het bij de ondertekening gemaakte voorbehoud inzake niet-toepassing van artikel 20, tweede en derde lid, van de Overeenkomst niet handhaaft.

F. TOETREDING

Zie *Trb.* 1978, 110 en *Trb.* 1982, 107.

Behalve de aldaar genoemde hebben nog de volgende Staten in overstemming met artikel 16, derde lid, van de Overeenkomst een akte van toetreding nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties:

Witrusland . . . . .	5 april 1993
Estland . . . . .	3 mei 1993
Moldavië . . . . .	26 mei 1993
Letland . . . . .	14 januari 1994

✓ *Verklaringen van voortgezette gebondenheid*

De volgende Staten hebben aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld dat zij zich gebonden achten aan de onderhavige Overeenkomst:

Kroatië . . . . .	3 augustus 1992
Slowakije . . . . .	28 mei 1993
de Tsjechische Republiek . . . . .	2 juni 1993
Slovenië . . . . .	6 augustus 1993
Bosnië Herzegovina . . . . .	12 januari 1994

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1978, 110.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1972, 97, *Trb.* 1978, 110, *Trb.* 1982, 107, *Trb.* 1983, 111 en *Trb.* 1992, 145.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest van de Verenigde Naties, zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1993, 168.

✓ **Wijziging van 24 juli 1991**

De vertaling in het Nederlands van de door de Regering van Noorwegen voorgestelde wijzigingen op de Overeenkomst (tekst afgedrukt in rubriek J van *Trb.* 1992, 145) luidt als volgt:

## Wijziging van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR)

### Artikel 1 – Definities

De tekst van paragraaf g) wordt als volgt gewijzigd:

„g. wegvervoer: elke verplaatsing over de openbare weg, leeg of beladen, van een voertuig, bestemd voor het vervoer van personen of goederen;”

De tekst van paragraaf i) wordt als volgt gewijzigd:

„i. ‚geregeld vervoer’: het geregeld vervoer van personen in een bepaalde frequentie en langs vastgestelde routes, waarbij reizigers op vaste stopplaatsen kunnen in- en uitstappen.

De vervoervoorwaarden, in het bijzonder het aantal reizen, de dienstregeling, de tarieven en de vervoerplicht worden, voor zover zij niet bij een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling zijn vastgesteld, neergelegd in een exploitatiereglement of overeenkomstige documenten die door de bevoegde instanties van de Overeenkomstsluitende Partijen moeten worden goedgekeurd en door de vervoerder vóór de inwerkingstelling daarvan moeten worden bekendgemaakt.

Als geregeld vervoer wordt ook aangemerkt, wie ook het vervoer organiseert, het vervoer van bepaalde categorieën personen met uitsluiting van andere reizigers, voor zover het vervoer geschiedt op de in de eerste alinea van deze definitie bepaalde wijze. Dit vervoer, in het bijzonder het vervoer van werknemers naar het werk en van het werk naar hun woonplaats of het vervoer van leerlingen naar onderwijsinstellingen en van onderwijsinstellingen naar hun woonplaats, wordt hierna ‚speciaal geregeld vervoer’ genoemd;”

De tekst van paragraaf l) wordt als volgt gewijzigd:

„l. ‚week’: het tijdvak tussen maandag 0.00 uur en zondag 24.00 uur;”

De tekst van paragraaf m) wordt als volgt gewijzigd:

„m. ‚rusttijd’: een ononderbroken tijdvak van ten minste een uur gedurende hetwelk de bestuurder vrij over zijn tijd kan beschikken.”

De paragrafen n) en o) vervallen.

Opmerking: De hieronder weergegeven wijziging van de AETR is aangenomen door het Inland Transport Committee tijdens haar drieënvijftigste vergadering op 1 februari 1991 (ECE/TRANS/85, paragraaf 50).

## Artikel 2 – Toepassingsgebied

De tekst van lid 2 b) wordt als volgt gewijzigd:

„b. is deze Overeenkomst, tenzij door de Overeenkomstsluitende Partijen op wier grondgebied het vervoer plaatsvindt anders is overeengekomen, niet van toepassing op internationaal vervoer van goederen over de weg, verricht met

1. 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;

2. voertuigen bestemd 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 worden bestemd;

3. voertuigen bestemd voor het vervoer van personen via geregeld vervoer waarvan het traject van de route niet meer dan 50 kilometer bedraagt;

4. voertuigen waarvan de toegestane maximumsnelheid niet meer dan 30 km per uur bedraagt;

5. voertuigen bestemd voor of onder gezag van de strijdkrachten, de bescherming burger bevolking, de brandweer en de diensten die verantwoordelijk zijn voor of belast zijn met de handhaving van de openbare orde;

6. voertuigen van de rioleringsdiensten, van de diensten ter bescherming tegen overstromingen, van de gas-, water- en elektriciteitsdienst, van de dienst wegenonderhoud, van de reinigingsdienst, van de post-, telegraaf- en telefoondienst, van de radio, de televisie en van de dienst belast met de opsporing van televisie- of radiozenders en -ontvangers;

7. voertuigen die gebruikt worden in noodsituaties of voor reddingsoperaties;

8. voertuigen die speciaal voor medische taken zijn bestemd;

9. voertuigen die circus- of kermisattributen vervoeren;

10. voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor de hulpverlening aan motorvoertuigen;

11. 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;

12. voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer van goederen voor privé-gebruik;

13. voertuigen die worden gebruikt voor het ophalen van melk bij boerderijen en het terugbrengen naar boerderijen van melkbussen of van melkproducten bestemd voor veevoer.”

De paragrafen c) en d) van het tweede lid vervallen.

Artikel 3 – Toepassing van een aantal bepalingen van deze Overeenkomst op wegvervoer, verricht door voertuigen, ingeschreven in de landen die geen Partij zijn bij deze Overeenkomst

De tekst van dit artikel wordt als volgt gewijzigd:

„Artikel 3

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

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij past ten aanzien van internationaal wegvervoer, verricht door een voertuig dat is ingeschreven op het grondgebied van een land dat geen Partij is bij deze Overeenkomst, op haar grondgebied bepalingen toe die ten minste even streng zijn als die welke zijn neergelegd in de artikelen 5, 6, 7, 8, 9 en 10 van deze Overeenkomst.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft de bevoegdheid, bij voertuigen die zijn ingeschreven 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 met de hand door de bestuurder ingevulde dagelijkse registratiebladen te eisen.”

Artikel 4 – Algemene beginselen

De tekst van dit artikel wordt als volgt gewijzigd:

„Artikel 4

*Algemene beginselen*

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan hogere minima of lagere maxima toepassen dan die welke zijn neergelegd in de artikelen 5 tot en met 8. De bepalingen van deze Overeenkomst blijven echter van toepassing op bestuurders die internationaal wegvervoer verrichten met voertuigen die zijn ingeschreven in een ander land dat Partij of geen Partij is bij deze Overeenkomst.”

Artikel 5 – Door bestuurders te vervullen voorwaarden

Dit artikel wordt vervangen door de volgende tekst:

Artikel 5  
*Bemanning*

1. De minimumleeftijd van de bij het vervoer van goederen betrokken bestuurders bedraagt

a. voor voertuigen, daaronder begrepen, indien van toepassing, aanhangwagens of opleggers, waarvan het toelaatbare maximum totaal-gewicht 7,5 ton niet te boven gaat, achttien jaar;

b. voor andere voertuigen: 21 jaar of 18 jaar, mits de betrokkene in het bezit is van een getuigschrift van vakbekwaamheid dat erkend is door een van de Overeenkomstsluitende Partijen en waaruit blijkt dat hij een opleiding voor vrachtautobestuurders heeft gevolgd. De Overeenkomstsluitende Partijen informeren elkaar over het nationale minimale opleidingsniveau dat in hun land is vereist en over de andere relevante voorwaarden die van toepassing zijn op vrachtautobestuurders in internationaal vervoer overeenkomstig de bepalingen van deze Overeenkomst.

2. Bestuurders die tewerkgesteld zijn bij het vervoer van personen dienen de leeftijd van 21 jaar te hebben bereikt.

Bestuurders die tewerkgesteld zijn bij het vervoer van personen op trajecten buiten een straal van 50 kilometer vanaf de gebruikelijke standplaats van het voertuig dienen tevens aan een van de volgende voorwaarden te voldoen:

a. gedurende ten minste een jaar gewerkt hebben als bestuurder betrokken bij het vervoer van goederen met voertuigen waarvan het toelaatbare maximum totaal-gewicht 3,5 ton te boven gaat;

b. gedurende ten minste een jaar gewerkt hebben als bestuurder betrokken bij het personenvervoer op trajecten binnen een straal van 50 kilometer vanaf de gebruikelijke standplaats van het voertuig, of bij andere vormen van personenvervoer die niet onder deze Overeenkomst vallen, mits de bevoegde autoriteit van mening is dat zij daardoor de vereiste ervaring hebben opgedaan;

c. houder zijn van een getuigschrift van vakbekwaamheid dat is erkend door een van de Overeenkomstsluitende Partijen en waaruit blijkt dat hij een opleiding heeft voltooid voor bestuurders van voertuigen die zijn bestemd voor het vervoer van personen over de weg."

Artikel 6 – Dagelijkse rusttijd

Dit artikel wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 6

*Rijtijden*

1. De totale duur van de rijtijd tussen twee dagelijkse rusttijden of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd, hierna te noemen ,dage-

lijkse rijtijd', mag ten hoogste negen uur bedragen. Zij kan twee maal per week worden uitgebreid tot tien uur.

Na ten hoogste zes dagelijkse rijtijden moet de bestuurder een wekelijkse rusttijd nemen als bedoeld in het derde lid van artikel 8.

De wekelijkse rusttijd kan worden verschoven naar het einde van de zesde dag, indien de totale rijtijd in de loop van zes dagen het maximum dat overeenkomt met zes dagelijkse rijtijden niet te boven gaat.

In het geval van internationaal vervoer van personen, niet zijnde geregeld vervoer, worden de woorden ‚zes' en ‚zesde' in de tweede en derde alinea vervangen door respectievelijk ‚twaalf' en ‚twaalfde'.

2. De totale duur van de rijtijd mag per veertien dagen ten hoogste negentig uur bedragen."

Artikel 6 bis – Onderbreking van de dagelijkse rusttijd bij gecombineerd vervoer

De tekst van dit artikel vervalt.

Artikel 7 – Dagelijkse rijtijd, maximum rijtijd per week en per veertien dagen

Dit artikel wordt vervangen door de volgende tekst:

„Artikel 7

#### *Onderbrekingen*

1. Na vier en een half uur rijden dient de bestuurder een onderbreking van ten minste vijfenveertig minuten in acht te nemen, tenzij hij aan een rusttijd begint.

2. Deze onderbreking kan worden vervangen door onderbrekingen van telkens ten minste vijftien minuten, verdeeld over de rijtijd of onmiddellijk daarna, met inachtneming van het bepaalde in het eerste lid.

3. Tijdens de onderbrekingen mag de bestuurder geen ander werk verrichten. Voor de toepassing van dit artikel worden de wachttijd en de tijd die niet wordt gebruikt voor het besturen en die wordt doorgebracht in een bewegend voertuig, een veerboot of een trein, niet aangemerkt als ‚ander werk'.

4. De in dit artikel in acht genomen onderbrekingen mogen niet worden aangemerkt als dagelijkse rusttijd."

Artikel 8 – Ononderbroken maximum rijtijd

Dit artikel wordt vervangen door de volgende tekst:

## „Artikel 8

*Rusttijden*

1. In elke periode van vierentwintig uur geniet de bestuurder een dagelijkse rusttijd van ten minste elf achtereenvolgende uren, die ten hoogste drie maal per week kan worden teruggebracht tot ten minste negen achtereenvolgende uren, mits vóór het einde van de daaropvolgende week ter compensatie een daarmee overeenkomende rusttijd wordt verleend.

Op dagen dat de rusttijd niet is teruggebracht overeenkomstig de eerste alinea, kan de rust gedurende de periode van vierentwintig uur in twee of drie afzonderlijke perioden worden genomen, waarbij een van deze perioden ten minste acht achtereenvolgende uren moet bedragen. In dat geval wordt de minimumduur van de rusttijd uitgebreid tot twaalf uur.

2. Gedurende elke periode van dertig uur waarin een voeruij door ten minste twee bestuurders wordt bemand dient elke bestuurder een dagelijkse rusttijd van ten minste acht achtereenvolgende uren te genieten.

3. Gedurende elke week wordt een van de in het eerste en tweede lid genoemde rusttijden bij wijze van wekelijkse rusttijd uitgebreid tot in totaal vijfenvoertig achtereenvolgende uren. Deze rusttijd kan worden teruggebracht tot een minimum van zesentertig achtereenvolgende uren, indien de rust wordt genomen op de gebruikelijke standplaats van het voertuig danwel in de standplaats van de bestuurder, of tot een minimum van vierentwintig achtereenvolgende uren, indien de rust elders wordt genomen. Verminderingen worden gecompenseerd door een daarmee overeenkomende rusttijd die aaneengesloten wordt genomen vóór het einde van de derde week volgend op de desbetreffende week.

4. Een wekelijkse rusttijd die begint in de ene week en doorloopt in de daaropvolgende week kan tot de ene of de andere week worden gerekend.

5. In het geval van personenvervoer waarop artikel 6, eerste lid, vierde alinea, van toepassing is, kan een wekelijkse rusttijd van de week waarin hij had moeten worden genomen worden verschoven naar de volgende week en worden gevoegd bij de wekelijkse rusttijd van die tweede week.

6. Elke rusttijd die is genomen als compensatie voor de vermindering van de dagelijkse en/of wekelijkse rusttijden moet worden gevoegd bij een andere rusttijd van ten minste acht uren en moet worden verleend, op verzoek van de betrokkene, op de parkeerplaats van het voertuig of op de standplaats van de bestuurder.

7. De dagelijkse rusttijd kan worden genomen in een voertuig voor zover dit is uitgerust met een slaapbank en voor zover het voertuig stilstaat.



8. Niettegenstaande het bepaalde in het eerste lid kan, wanneer een bestuurder die tewerkgesteld is bij het goederen- of personenvervoer, een voertuig begeleidt dat wordt vervoerd per veerboot of per trein, de dagelijkse rusttijd hoogstens eenmaal worden onderbroken, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat op het land wordt genomen moet kunnen liggen vóór of na het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat aan boord van een veerboot of in een trein wordt genomen;
- de periode tussen de twee gedeelten van de dagelijkse rusttijd moet zo kort mogelijk zijn en mag in geen geval langer zijn dan een uur vóór de inscheping/inlading of na de onscheping/uitlading, waarbij de douaneformaliteiten tot de inscheping/inlading of onscheping/uitlading worden gerekend;
- tijdens de twee gedeelten van de dagelijkse rusttijd moet de bestuurder kunnen beschikken over een bed of slaapbank.

De aldus onderbroken dagelijkse rusttijd wordt met twee uur verlengd.”

#### Artikel 9 – Wekelijkse rusttijd

De tekst van dit artikel vervalt.

#### Artikel 10 – Samenstelling van de bemanning

De tekst van dit artikel vervalt.

#### Artikel 11 – Uitzonderingsgevallen

Dit artikel wordt vernummerd en de tekst wordt als volgt gewijzigd:

„Artikel 9

*Uitzonderingen*

Mits de veiligheid van het wegverkeer niet in gevaar wordt gebracht en om hem in staat te stellen een geschikt haltepunt te bereiken, kan de bestuurder afwijken van deze Overeenkomst voor zover zulks noodzakelijk is ter verzekering van de veiligheid van personen, voertuig of lading. De bestuurder dient aard en reden van de afwijking te vermelden op het registratieblad van het controle-apparaat of in zijn dienstrooster.

#### Artikel 12 – Persoonlijk controleboekje

De tekst van dit artikel vervalt.

## Artikel 12 bis – Controle-apparaat

Dit artikel wordt vernummerd en de tekst wordt als volgt gewijzigd:

„Artikel 10

7

*Controle-apparaat*

1. De Overeenkomstsluitende Partijen dienen de installatie en het gebruik van een controle-apparaat voor te schrijven in op hun grondgebied ingeschreven voertuigen overeenkomstig de volgende voorwaarden:

a. Het dient voor wat betreft constructie, installatie, gebruik en beproeving te voldoen aan de voorschriften van deze Overeenkomst, met inbegrip van de bijlage, die een integrerend onderdeel vormt van deze Overeenkomst.

b. Indien het normale en juiste gebruik van een in een voertuig geïnstalleerd controle-apparaat niet mogelijk is, dient elk bemanningslid met de hand, met gebruikmaking van de desbetreffende symbolen, de gegevens omtrent zijn beroepsbezigheden en rusttijden in te vullen op zijn registratieblad.

c. Wanneer de bemanningsleden, doordat zij afwezig zijn van het voertuig, geen gebruik kunnen maken van het apparaat, dienen zij met de hand, met gebruikmaking van de desbetreffende symbolen, op het registratieblad de verschillende tijdgroepen in te vullen die overeenkomen met hun beroepsbezigheden gedurende hun afwezigheid van het voertuig.

d. De bemanningsleden moeten altijd beschikbaar hebben en ter controle kunnen tonen de registratiebladen van de lopende week en van de laatste dag van de voorafgaande week waarin zij het voertuig gereden hebben.

e. De bemanningsleden moeten erop toezien dat het controle-apparaat op de juiste wijze in werking wordt gesteld en gebruikt en dat het zo snel mogelijk wordt hersteld indien het defect is.

2. De werkgever verstrekt de bemanningsleden voldoende registratiebladen, rekening houdend met het persoonlijke karakter van deze bladen, de duur van de dienst en de verplichting om eventueel beschadigde of door een met de controle belaste ambtenaar in beslag genomen bladen te vervangen. De werkgever verstrekt de bestuurders slechts bladen van een goedgekeurd model, die geschikt zijn voor gebruik in het in het voertuig geïnstalleerde apparaat.

3. De ondernemingen dienen de registratiebladen, ingevuld zoals bepaald onder b., c. en d. van het eerste lid van dit artikel, goed geordend te bewaren gedurende een tijdvak van ten minste 12 maanden na de datum van de laatste aantekening en dienen deze op verzoek aan de met de controle belaste ambtenaren te tonen.”

## Artikel 13 – Controle door de onderneming

Dit artikel wordt vernummerd tot artikel 11 en het volgende nieuwe derde lid wordt toegevoegd:

„3. Het is verboden aan bestuurders in loondienst betalingen te verrichten, ook niet in de vorm van premies of loontoeslagen, naar gelang de afgelegde afstand en/of de hoeveelheid vervoerde goederen, tenzij deze betalingen naar hun aard de verkeersveiligheid niet in gevaar kunnen brengen.”

## Artikel 14 – Maatregelen voor de toepassing van de Overeenkomst

Dit artikel wordt vernummerd en de tekst wordt als volgt gewijzigd:

„Artikel 12

### *Maatregelen voor de toepassing van de Overeenkomst*

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij neemt alle geëigende maatregelen ten einde de naleving van de bepalingen van deze Overeenkomst te verzekeren, met name door adequate controles langs de weg en in de gebouwen van de ondernemingen. De bevoegde administraties van de Overeenkomstsluitende partijen stellen elkaar op de hoogte van de algemene maatregelen die zij te dien einde hebben genomen.

2. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar wederkerig bijstand met het oog op de toepassing van deze Overeenkomst en de controle daarop.

3. In het kader van deze wederkerige bijstand verstrekken de bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar regelmatig alle beschikbare inlichtingen over:

- de overtredingen van deze Overeenkomst begaan door niet-ingezetenen en de hiervoor opgelegde sancties,
- de door een Overeenkomstsluitende Partij aan op haar grondgebied woonachtige personen opgelegde sancties op dergelijke op het grondgebied van andere Overeenkomstsluitende Partijen begane overtredingen.

In het geval van ernstige overtredingen moet deze informatie de opgelegde sancties omvatten.

4. Indien tijdens een controle langs de weg van de bestuurder van een voertuig dat op het grondgebied van een andere Overeenkomstsluitende Partij is ingeschreven de constatering van aanleiding geven tot de veronderstelling dat deze persoon overtredingen heeft begaan die tijdens de controle niet kunnen worden opgespoord wegens het ontbreken van de noodzakelijke gegevens, verlenen de bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar bijstand om de situatie op te hel-

deren. Wanneer de bevoegde Overeenkomstsluitende Partij hiertoe een controle verricht in de gebouwen van de onderneming, wordt het resultaat van deze controle ter kennis gebracht van de andere betrokken Overeenkomstsluitende Partij.”

#### Artikel 15 – Overgangsbepalingen

Dit artikel wordt vernummerd en de tekst wordt als volgt gewijzigd:

#### „Artikel 13

##### *Overgangsbepalingen*

Het bepaalde in het nieuwe artikel 10 – Controle-apparaat – wordt niet eerder verplicht voor landen zijnde Overeenkomstsluitende Partijen bij deze Overeenkomst dan drie jaar na de inwerkingtreding van deze wijzigingen. Vóór deze datum blijft het bepaalde in het oude artikel 12 – persoonlijk controleboekje – van toepassing.”

Hierna worden de artikelen 16 tot en met 23 van de slotbepalingen vernummerd tot 14 tot en met 21.

Een nieuw artikel 22 wordt ingevoegd, dat als volgt luidt:

#### „Artikel 22

1. De aanhangsels 1 en 2 bij de bijlage bij deze Overeenkomst kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel bepaalde procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door deze Partij voorgestelde wijziging van de aanhangsels 1 en 2 bij de bijlage bij deze Overeenkomst bestudeerd door de hoofdwerggroep wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa.

3. Indien zij wordt aangenomen door de meerderheid van de aanwezige leden die hun stem uitbrengen en indien deze meerderheid de meerderheid omvat van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, wordt de wijziging door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van de bevoegde administraties van alle Overeenkomstsluitende Partijen ter aanvaarding.

4. De wijziging is aanvaard indien, binnen zes maanden volgend op de datum van deze kennisgeving, minder dan een derde van de bevoegde administraties van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal in kennis stelt van hun bezwaar tegen de wijziging.

5. Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal ter kennis gebracht van alle Overeenkomstsluitende Partijen en treedt drie maanden na de datum van deze kennisgeving in werking.”

De artikelen 24 tot en met 26 worden vernummerd tot 23 tot en met 25.

Alle verwijzingen naar vervallen artikelen of onderdelen van artikelen vervallen.

Alle verwijzingen naar vernummerde artikelen worden dienovereenkomstig gewijzigd.

---

## **Bijlage – Persoonlijk controleboekje**

Deze bijlage wordt vervangen door de volgende tekst:

### **„Bijlage - Controle-apparaat**

#### ALGEMENE BEPALINGEN

##### I. GOEDKEURING

#### Artikel 1

Elk verzoek om goedkeuring voor een model van een controle-apparaat of een registratieblad wordt, vergezeld van de vereiste beschrijvende documenten, door de fabrikant of zijn gevolmachtigde ingediend bij een Overeenkomstsluitende Partij. Voor een zelfde model van een controle-apparaat of registratieblad kan slechts bij één Overeenkomstsluitende Partij een verzoek worden ingediend.

#### Artikel 2

Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent goedkeuring voor ieder model van een controle-apparaat of ieder model van een registratieblad, indien deze overeenstemmen met de voorschriften, als vastgelegd in aanhangsel 1 bij deze Bijlage en indien de Overeenkomstsluitende Partij in de gelegenheid is erop toe te zien dat de geproduceerde apparaten of registratiebladen overeenkomen met het goedgekeurde model.

De wijzigingen of aanvullingen op een goedgekeurd model moeten de goedkeuring voor een aanvullend model verkrijgen van de Overeenkomstsluitende Partij die de goedkeuring voor het oorspronkelijke model heeft verleend.

## Artikel 3

De Overeenkomstsluitende Partijen kennen voor elk model van een controle-apparaat of van een registratieblad dat zij krachtens artikel 2 goedkeuren, de aanvrager een goedkeuringsmerk toe, overeenkomstig het in aanhangsel 2 weergegeven model.

## Artikel 4

De bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij die een verzoek om goedkeuring heeft ontvangen, zenden dezelfde autoriteiten van de overige Overeenkomstsluitende Partijen binnen een maand, voor elk model van een controle-apparaat of van een registratieblad dat zij goedkeuren of waarvan zij de goedkeuring weigeren, een kopie van het goedkeuringscertificaat met een kopie van de vereiste beschrijvende documenten, dan wel stellen deze in kennis van de weigering tot goedkeuring; bij weigering delen zij de redenen voor hun beslissing mede.

## Artikel 5

1. Indien de Overeenkomstsluitende Partij die de in artikel 2 bedoelde goedkeuring heeft verleend, vaststelt dat apparaten of registratiebladen, voorzien van het door haar toegekende goedkeuringsmerk, niet overeenstemmen met het door haar goedgekeurde model, neemt zij de nodige maatregelen ten einde te bewerkstelligen dat de produktie overeenstemt met het goedgekeurde model. Deze kunnen eventueel gaan tot de intrekking van de goedkeuring.

2. De Overeenkomstsluitende Partij die goedkeuring heeft verleend, moet deze intrekken indien het controle-apparaat of het registratieblad dat is goedgekeurd niet overeenstemt met deze bijlage of de daarbij behorende aanhangsels of in het gebruik een algemeen gebrek vertoont dat het ongeschikt maakt voor het doel waarvoor het is bestemd.

3. Indien de Overeenkomstsluitende Partij die de goedkeuring heeft verleend door een andere Overeenkomstsluitende Partij in kennis wordt gesteld van een van de in het eerste en tweede lid bedoelde gevallen, neemt zij eveneens, na overleg met de laatstgenoemde Partij, de in die leden voorziene maatregelen, behoudens het vijfde lid.

4. De Overeenkomstsluitende Partij die heeft vastgesteld dat sprake is van een van de in het tweede lid bedoelde gevallen, kan tot nader order het in de handel brengen en het in gebruik stellen van de controle-apparaten of van de registratiebladen doen staken. Dit geldt ook voor de in het eerste lid genoemde gevallen met betrekking tot controle-apparaten en registratiebladen die zijn vrijgesteld van de eerste ijking, indien de fabrikant, na een waarschuwing, ze niet in overeenstemming brengt met het goedgekeurde model of met de in deze bijlage genoemde eisen.

In elk geval lichten de bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar wederzijds binnen een maand in omtrent het intrekken van een verleende goedkeuring en omtrent andere maatregelen die overeenkomstig het eerste, tweede en derde lid zijn genomen, alsmede omtrent de redenen die tot deze maatregelen hebben geleid.

5. Indien een Overeenkomstsluitende Partij die goedkeuring heeft verleend, betwist dat sprake is van de in het eerste en tweede lid genoemde gevallen, waarvan zij in kennis is gesteld, trachten de betrokken Overeenkomstsluitende Partijen het geschil bij te leggen.

#### Artikel 6

1. De aanvrager van een goedkeuring voor een model van een registratieblad moet op zijn aanvraag het (de) model(len) van de controle-apparaten waarop dit registratieblad zal worden gebruikt aangeven en moet voor het beproeven van het blad een geschikt apparaat beschikbaar stellen van een dergelijk model of van dergelijke modellen.

2. De bevoegde autoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij geven op het goedkeuringscertificaat van het model van een registratieblad het (de) model(len) aan van de controle-apparaten waarop dit model van een registratieblad kan worden gebruikt.

#### Artikel 7

De Overeenkomstsluitende Partijen mogen de inschrijving niet weigeren en het in het verkeer brengen of het gebruik van voertuigen, voorzien van het controle-apparaat, niet verbieden om redenen welke verband houden met een dergelijk apparaat, indien het apparaat is voorzien van het goedkeuringsmerk, bedoeld in artikel 3 en van het installatieplaatje, bedoeld in artikel 9.

#### Artikel 8

Ieder besluit tot weigering of intrekking van een goedkeuring van een model van een controle-apparaat of een registratieblad, dat uit hoofde van deze bijlage wordt genomen, wordt nauwkeurig gemotiveerd. Het wordt ter kennis van de betrokkene gebracht, onder vermelding van de rechtsmiddelen op basis van de wetgeving van de Overeenkomstsluitende Partijen en van de termijnen waarbinnen deze rechtsmiddelen kunnen worden ingesteld.

### II. INSTALLATIE EN CONTROLE

#### Artikel 9

1. Het installeren en herstellen van de controle-apparaten is slechts toegestaan aan installateurs of werkplaatsen die tot dit doel door de bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn erkend, nadat dezen, indien zij dit wensen, het advies van de betrokken fabrikanten hebben gewonnen.

2. De erkende installateur of werkplaats brengt een bijzonder merk aan op de door hem aangebrachte verzegelingen. De bevoegde autoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij houden een register van de gebruikte merken bij.

3. De bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zenden elkaar de lijst van erkende installateurs of werkplaatsen toe, alsmede kopieën van de gebruikte merken.

4. Het installatieplaatje, aangebracht overeenkomstig aanhangsel 1, levert het bewijs dat het controle-apparaat is geïnstalleerd in overeenstemming met de voorschriften van deze bijlage.

### III. BEPALINGEN TEN AANZIEN VAN HET GEBRUIK

#### Artikel 10

De werkgever en de bestuurders zien toe op de juiste werking en op het juiste gebruik van het apparaat.

#### Artikel 11

1. De bestuurders gebruiken geen vuile of beschadigde registratiebladen. Met het oog daarop moeten de bladen op juiste wijze worden beschermd.

Indien een blad waarop gegevens zijn geregistreerd, is beschadigd, moeten de bestuurders het beschadigde blad voegen bij het reserveblad dat als vervanging wordt gebruikt.

2. De bestuurders moeten voor elke dag dat zij rijden registratiebladen gebruiken vanaf het tijdstip waarop zij het voertuig overnemen. Het registratieblad wordt niet uit het apparaat genomen vóór het einde van de dagelijkse werktijd, tenzij dit anderszins is toegestaan. Een registratieblad mag niet worden gebruikt voor een langere periode dan waarvoor het is bedoeld.

Wanneer de bestuurders van het voertuig verwijderd zijn en daardoor het op het voertuig bevestigde apparaat niet kunnen bedienen, moeten de tijdgroepen met de hand, automatisch of anderszins leesbaar op het registratieblad worden opgetekend, zonder dat het blad wordt bevuild.

De bestuurders brengen op de registratiebladen de noodzakelijke wijzigingen aan voor het geval zich meer dan één bestuurder op het voertuig bevindt, zodanig dat de in aanhangsel 1, hoofdstuk II, onderdelen 1 tot en met 3, bedoelde gegevens worden geregistreerd op het blad van de bestuurder die het voertuig daadwerkelijk bestuurt.

3. Het apparaat moet zodanig zijn ontworpen dat de met de controle belaste ambtenaren, eventueel na opening van het apparaat, de gegevens die zijn geregistreerd tijdens de negen uur voorafgaand aan het tijdstip van de controle, kunnen aflezen zonder het registratieblad blijvend te vervormen, te beschadigen of vuil te maken.



Het apparaat moet bovendien zo zijn ontworpen dat zonder opening van de kast kan worden gecontroleerd of de registraties plaatsvinden.

4. De bestuurder moet steeds in staat zijn, op verzoek van de met de controle belaste ambtenaren, de registratiebladen van de lopende week te tonen en, in elk geval, het registratieblad van de laatste dag van de week voorafgaande aan de week waarin hij het voertuig heeft bestuurd.

## Bijlage – Aanhangsel 1

### CONSTRUCTIE, BEPROEVINGS-, INSTALLATIE- EN CONTROLEVOORSCHRIFTEN

#### I. DEFINITIES

- artikel 1*
- In dit aanhangsel wordt verstaan: *structuurtekst*
- a. onder „controle-apparaat” een apparaat dat is bestemd om in wegvoertuigen te worden ingebouwd om gegevens betreffende het rijden van deze voertuigen en bepaalde werktijden van hun bestuurders aan te geven en automatisch of semi-automatisch te registreren;
  - b. onder „registratieblad” een blad dat is ontworpen om aantekeningen op te nemen en te registreren, dat dient te worden aangebracht in het controle-apparaat en waarop de schrijfstiften van dit apparaat continu de diagrammen van de te registreren gegevens optekenen;
  - c. onder „constante van het controle-apparaat” het getal dat de waarde aangeeft van hetingangssignaal dat nodig is ter aanduiding en registratie van een afgelegde afstand van 1 km; deze constante moet hetzij in omwentelingen per kilometer ( $k = \dots \text{omw/km}$ ), hetzij in impulsen per kilometer ( $k = \dots \text{imp/km}$ ) worden uitgedrukt;
  - d. onder „kenmerkende coëfficiënt van het voertuig” het getal dat de waarde aangeeft van het uitgangssignaal van het op het voertuig aangebrachte onderdeel voor de aansluiting op het controle-apparaat (in sommige gevallen aftakas van de versnellingsbak, soms ook wiel van het voertuig), wanneer het voertuig de afstand van een km aflegt, gemeten onder normale beproevingsomstandigheden (zie hoofdstuk VI, vierde lid, van dit aanhangsel). De kenmerkende coëfficiënt wordt hetzij in omwentelingen per kilometer ( $w = \dots \text{omw/uur}$ ), hetzij in impulsen per kilometer ( $w = \dots \text{imp/km}$ ) uitgedrukt;
  - e. onder „effectieve omtrek der wielbanden” het gemiddelde der afstanden, afgelegd door elk der het voertuig aandrijvende wielen (aandrijfwielen) bij een volledige omwenteling. Het meten van deze afstanden moet geschieden onder normale beproevingsomstandigheden (zie hoofdstuk VI, vierde lid, van dit aanhangsel) en wordt als volgt uitgedrukt:  $1 = \dots \text{ mm}$ ”.
- hoofdstuk*

## II. ALGEMENE KENMERKEN EN FUNCTIES VAN HET CONTROLE-APPARAAT

Het controle-apparaat moet onderstaande gegevens registreren:

1. afstand, afgelegd door het voertuig;
2. snelheid van het voertuig;
3. rijtijd;
4. overige werktijden en beschikbaarheidstijden;
5. arbeidsonderbrekingen en dagelijkse rusttijden;
6. opening van de kast die het registratieblad bevat;

7. voor elektronische controle-apparaten die functioneren op basis van signalen die elektrisch worden overgebracht door de afstand- en snelheidsreceptor: elke onderbreking van meer dan 100 milliseconden van de toevoer van het apparaat (met uitzondering van de verlichting), van de toevoer van de afstands- en snelheidsreceptor en elke onderbreking van het signaal van de afstands- en snelheidsreceptor.

Bij voertuigen die worden gebruikt door twee bestuurders moeten de onder 3, 4 en 5 genoemde gegevens gelijktijdig en onderscheidbaar op twee aparte bladen door het apparaat kunnen worden geregistreerd.

## III. CONSTRUCTIE-EISEN VAN HET CONTROLE-APPARAAT

### A. ALGEMEEN

1. De volgende inrichtingen zijn voor het controle-apparaat voorgescreven:
  - a. inrichtingen waarop kan worden afgelezen:
    - de afgelegde afstand (totaalteller),
    - de snelheid (tachometer),
    - de tijd (uurwerk);
  - b. registreerinrichtingen, te weten:
    - een registreertoestel voor de afgelegde afstand,
    - een registreertoestel voor de snelheid,
    - een of meer registreertoestellen voor de tijd, die voldoen aan de in hoofdstuk III, C, onder 4, gestelde eisen;
  - c. een merkinrichting die op het registratieblad afzonderlijk aangeeft:
    - elk openen van de kast die dit blad bevat,
    - voor de elektronische controle-apparaten als bedoeld in punt 7 van hoofdstuk II: elke onderbreking van de toevoer van meer dan 100 milliseconden van het apparaat (met uitzondering van de verlichting), uiterlijk op het moment dat er weer toevoer is,
    - voor de elektronische controle-apparaten als bedoeld in punt 7 van hoofdstuk II: elke onderbreking van de toevoer van meer dan 100 milliseconden van de afstands- en snelheidsreceptor en elke onderbreking van het signaal van de afstands- en snelheidsreceptor.

2. Indien in het apparaat andere inrichtingen dan de bovengenoemde aanwezig zijn, mogen deze de juiste werking der verplichte inrichtingen niet schaden en het aflezen daarvan niet bemoeilijken. Wanneer het controle-apparaat ter goedkeuring wordt aangeboden, dienen deze eventuele andere inrichtingen te zijn aangebracht.

### 3. Materiaal

a. Alle samenstellende delen van het controle-apparaat moeten zijn uitgevoerd in materiaal van voldoende stabiliteit en mechanische sterkte en met onveranderlijke elektrische en magnetische eigenschappen.

b. Elke wijziging van een samenstellend deel van het controle-apparaat of in de aard van het materiaal dat voor de vervaardiging ervan is gebruikt, moet worden goedgekeurd door de autoriteit die het apparaat heeft goedgekeurd.

### 4. Meting van de afgelegde afstand

De afgelegde afstanden kunnen worden opgeteld en geregistreerd:

– hetzij bij vooruitrijden en achteruitrijden

– hetzij uitsluitend bij vooruitrijden.

Het eventueel registreren der achteruitrijmanoeuvres mag beslist geen invloed uitoefenen op de duidelijkheid en de nauwkeurigheid van de overige registraties.

### 5. Meting van de snelheid

a. Het meetbereik van de snelheidsmeter is vastgelegd in het modelgoedgekeuringscertificaat.

b. De eigen frequentie en het dempingsorgaan van het meetmechanisme moeten zodanig zijn, dat de aflees- en registreerinrichtingen van de snelheid in het meetbereik, binnen de maximaal toelaatbare toleranties, versnellingen kunnen volgen tot  $2 \text{ m/s}^2$ .

### 6. Tijdmeting (uurwerk)

a. De aandrijving van het bijstelorgaan moet zich bevinden binnenin de kast welke het registratieblad bevat en waarvan elk openen automatisch wordt opgetekend op het registratieblad.

b. Indien het voortbewegingsmechanisme van het registratieblad door het uurwerk wordt aangedreven, moet de tijd gedurende welke het geheel opgewonden uurwerk juist aanwijst ten minste 10% langer zijn dan de tijd waarin geregistreerd kan worden op het grootste aantal bladen dat het apparaat kan bevatten.

### 7. Verlichting en bescherming

a. De afleesinrichtingen van het controle-apparaat moeten zijn voorzien van een afdoende, niet-verblindende verlichting.

b. Alle inwendige delen van het apparaat moeten voor normale gebruiksomstandigheden beschermd zijn tegen vocht en stof. Verder moeten zij door middel van omhulsels die kunnen worden verzegeld, beschermd zijn tegen ingrepen van buitenaf.

## B. AFLEESINRICHTINGEN

paragraf.

## 1. Afleesinrichting voor de afgelegde afstand (totaalteller)

- a. De afleeseenheid voor de afgelegde afstand moet 0,1 km zijn. De cijfers die hectometers aangeven moeten nauwkeurig kunnen worden onderscheiden van de cijfers die het aantal hele kilometers aangeven.
- b. De cijfers van de totaalteller moeten duidelijk leesbaar zijn en een hoogte van ten minste 4 mm hebben.
- c. De totaalteller moet kunnen aanwijzen tot ten minste 99.999,9 km.

## 2. Afleesinrichting voor de snelheid (tachometer)

- a. Binnen het meetbereik moet de snelheidsschaal gelijkelijk zijn ingedeeld in 1, 2, 5 of 10 km/u. De snelheidswaarde van een onderverdeling (tussenruimte tussen twee achtereenvolgende deelstreepjes) mag niet meer bedragen dan 10% van de hoogste snelheid die op het eind van de schaal is aangegeven.
- b. Het aanwijsbereik boven het meetbereik hoeft niet te zijn becijferd.
- c. De afstand tussen twee achtereenvolgende deelstreepjes overeenkomend met een snelheidsverschil van 10 km/u mag niet minder bedragen dan 10 mm.
- d. Op een afleesinrichting met een wijzer mag de afstand tussen de wijzer en de wijzerplaat niet groter zijn dan 3 mm.

## 3. Afleesinrichting voor de tijd (uurwerk)

De afleesinrichting voor de tijd moet aan de buitenkant van het controle-apparaat zichtbaar zijn en moet duidelijk, gemakkelijk en on dubbelzinnig afleesbaar zijn.

## C. REGISTREERINRICHTINGEN

paragraf.

## 1. Algemeen

- a. In ieder controle-apparaat, ongeacht de vorm van het registratieblad (band of schijf), moet een merkteken aanwezig zijn waardoor het registratieblad op juiste wijze kan worden ingebracht zodat er overeenstemming bestaat tussen de door het uurwerk aangegeven tijd en de uuraanduiding op het blad.
- b. Het mechanisme dat het registratieblad aandrijft, moet zo zijn uitgevoerd dat de aandrijving zonder speling geschiedt en dat het blad vrijelijk kan worden ingebracht en verwijderd.
- c. Het voortbewegingsinstrument van het registratieblad wordt, indien dit schijfvormig is, aangedreven door het uurwerkmechanisme. In dat geval moet de draaiende beweging van het blad continu en gelijkmatig zijn, met een minimumsnelheid van 7 mm/u, gemeten aan de binnenkant van de ronde strook die de snelheidsregistratiezone begrenst.

Bij apparaten van het bandtype waarbij het voortbewegingsorgaan der bladen wordt aangedreven door het uurwerkmechanisme, moet de rechtlijnige voortbewegingssnelheid ten minste 10 mm/u bedragen.

d. Het registreren van de afgelegde afstand, de snelheid van het voertuig en het openen van de kast die het (de) blad(en) bevat, dient automatisch te geschieden.

## 2. Registrering van de afgelegde afstand

a. Iedere afgelegde afstand van 1 km moet op het diagram worden weergegeven door een verandering van ten minste 1 mm op de desbetreffende coördinaat.

b. Zelfs bij snelheden die dicht bij het maximale meetbereik zijn gelegen, moet het diagram van de afgelegde afstand duidelijk afleesbaar zijn.

## 3. Registrering van de snelheid

a. De registratiestift voor de snelheid moet zich in principe rechtlijnig verplaatsen, loodrecht op de bewegingsrichting van het registratieblad, ongeacht de vorm daarvan.

Evenwel kan een kromlijnige beweging van de stift worden toegelaten op de volgende voorwaarden:

– de door de stift getrokken lijn staat loodrecht op de gemiddelde omtrek (bij schijfvormige bladen) of op de as van de zone, bestemd voor het registreren van de snelheid (bij bandvormige bladen);


– de verhouding tussen de kromtestraal van de door de stift getrokken lijn en de breedte van de zone, bestemd voor het registreren van de snelheid, bedraagt niet minder dan 2,4 : 1, ongeacht de vorm van het registratieblad;

– de onderscheiden lijnen van de tijdschaal moeten door de voor het registreren bestemde zone lopen in een kromme met gelijke straal als de door de stift getrokken lijn. De afstand tussen de lijnen mag ten hoogste overeenkomen met één uur op de tijdschaal.


b. Iedere verandering van 10 km/u van de snelheid moet op het diagram worden weergegeven door een verandering van ten minste 1,5 mm op de desbetreffende coördinaat.


## 4. Registrering der tijden


a. Het controle-apparaat moet de rijtijd volledig automatisch registreren. Het moet tevens, door eventuele bediening van een schakelinrichting, onderstaande tijdcategoryën registreren:

i. onder het teken  : de rijtijd;

ii. onder het teken  : alle andere werktijden;

iii. onder het teken  : de beschikbaarheidstijd, te weten:

- de wachttijd, dat wil zeggen de tijd gedurende welke de bestuurders slechts op hun post behoeven te zijn voor het beantwoorden van eventuele telefonische oproepen om het voertuig (weer) te gaan besturen of om andere werkzaamheden te verrichten,
  - de naast de bestuurder doorgebrachte tijd terwijl het voertuig rijdt,
  - de op een slaapbank doorgebrachte tijd terwijl het voertuig rijdt;
- iv) onder het teken  : de onderbrekingen van de rijtijden en de dagelijkse rusttijden.

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan toestaan dat alle onder ii) en iii) genoemde tijden op de registratiebladen die worden gebruikt in op haar grondgebied ingeschreven voertuigen onder het teken  worden geregistreerd.

b. Aan de hand van de kenmerken van de lijnen, hun ligging ten opzichte van elkaar en eventueel de in 4 a. genoemde tekens, moet men duidelijk de aard der verschillende tijden kunnen onderkennen.

De aard der verschillende tijdgroepen wordt op het diagram weergegeven door verschillende dikten der desbetreffende merkstrepen of door enig ander systeem dat ten minste even doelmatig is ten aanzien van de afleesbaarheid en de interpretatie van het diagram.

c. Bij voertuigen die door een uit meer dan één bestuurder bestaande bemanning worden gebruikt, moet de registrering van de sub 4 a) genoemde gegevens op twee afzonderlijke bladen geschieden, waarbij ieder blad voor één bestuurder is bestemd. In dit geval moeten de verschillende bladen ofwel door hetzelfde mechanisme, ofwel door gesynchroneerde mechanismen worden voortbewogen.

#### D. AFSLUITINGEN

1. De kast die het registratieblad of de registratiebladen en het bedieningsinstrument van de bijstelrichting bevat, moet van een slot zijn voorzien.

2. Elk openen van de kast die het registratieblad of de registratiebladen en het bedieningsinstrument van de bijstelrichting bevat, moet automatisch op het blad of de bladen worden aangegeven.

#### E. OPSCHRIFTEN

1. Op de wijzerplaat van het apparaat moeten onderstaande opschriften voorkomen:

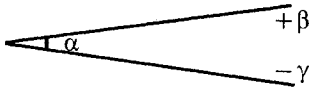
- in de buurt van het door de totaal teller aangegeven getal, de meeteenheid der afstanden, die door het symbool „km” wordt aangegeven;
- in de nabijheid van de snelheidsschaal, de aanduiding „km/u”;

- het meetbereik van de tachometer in de vorm „Vmin ..... km/u, Vmax ..... km/u”. Deze aanduiding is niet noodzakelijk wanneer zij voorkomt op de opschriftenplaat van het apparaat.

Deze voorschriften zijn echter niet van toepassing op vóór 10 augustus 1970 goedgekeurde controle-apparaten.

2. Op de opschriftenplaat die met het apparaat één geheel vormt, moeten op het geïnstalleerde controle-apparaat de volgende vermeldingen zichtbaar voorkomen:

- naam en adres van de fabrikant van het apparaat,
- fabricagenummer en bouwjaar,
- goedkeuringsmerk van het model van het apparaat,
- de constante van het apparaat in de vorm „k = ... omw/km” of „k = ... imp/km”,
- eventueel het snelheidsmeetbereik in de vorm als in sub 1 aangegeven,
- indien de gevoeligheid van het instrument voor de inclinatiehoek de door het controle-apparaat geleverde gegevens meer kan beïnvloeden dan volgens de toleranties is toegelaten: de toegestane hoek in de vorm



- waarbij  $\alpha$  de hoek is, gemeten vanaf de horizontale positie van de voorkant (omhooggericht) van het apparaat waarvoor het instrument is geijkt, terwijl  $\beta$  en  $\gamma$  respectievelijk de maximale toegestane afwijkingen naar boven en naar beneden ten opzichte van de hoek  $\alpha$  voorstellen.

#### F. MAXIMAAL TOELAATBARE TOLERANTIES (AFLEES- EN REGISTREERINRICHTINGEN)

1. Op de proefbank vóór de installatie

a. afgelegde afstand:

1% meer of minder dan de werkelijke afstand, die ten minste 1 km moet zijn;

b. snelheid:

$\pm 3$  km/u meer of minder dan de werkelijke snelheid;

c. tijd:

$\pm 2$  minuten per dag, met een maximum van 10 minuten per 7 dagen indien de looptijd van het uurwerk na opwinden niet minder bedraagt dan deze periode.

2. Bij installatie

a. afgelegde afstand:

2% meer of minder dan de werkelijke afstand, die ten minste 1 km moet zijn;

b. snelheid:

4 km/u meer of minder dan de werkelijke snelheid;

c. tijd:

± 2 minuten per dag of

± 10 minuten per 7 dagen.

3. In gebruik

a. afgelegde afstand:

4% meer of minder dan de werkelijke afstand, die ten minste 1 km moet zijn;

b. snelheid:

6 km/u meer of minder dan de werkelijke snelheid;

c. tijd:

± 2 minuten per dag of

± 10 minuten per 7 dagen.

4. De in sub 1, 2 en 3 aangegeven maximaal toelaatbare toleranties gelden voor temperaturen tussen 0° en 40°C, gemeten in de onmiddellijke nabijheid van het apparaat.

5. De sub 2 en 3 aangegeven maximaal toelaatbare toleranties gelden wanneer zij zijn gemeten volgens hoofdstuk VI.

#### IV. REGISTRATIEBLADEN

##### A. ALGEMEEN

1. De registratiebladen moeten van zodanige kwaliteit zijn dat zij het normale functioneren van het apparaat niet belemmeren en dat de daarop opgetekende registraties onuitwisbaar, duidelijk afleesbaar en herkenbaar zijn.

De afmetingen van de registratiebladen en de daarop weergegeven registraties moeten bij normale vochtigheid en temperatuur niet veranderen.

Bovendien moet elk bemanningslid, zonder de bladen te beschadigen of de afleesbaarheid van de registraties te schaden, de volgende gegevens erop kunnen aantekenen:

a. zijn achternaam en voornaam bij het begin van het gebruik van het blad;

b. datum en plaats van begin en einde van het gebruik van het blad;

c. nummer van de kentekenplaat van het voertuig waarop hij is tewerkgesteld, zowel bij het begin van de eerste op het blad geregistreerde rit als daarna, bij wisseling van voertuig, tijdens het gebruik van het blad;

d. de stand van de kilometerteller:

– vóór de eerste op het blad geregistreerde rit,

– aan het einde van de laatste op het blad geregistreerde rit,

– in geval van wisseling van voertuig tijdens een werkdag (stand van het voertuig waarop hij is tewerkgesteld en stand van het voertuig waarop hij wordt tewerkgesteld);



e. de tijd waarop eventueel van voertuig werd gewisseld.

De registraties moeten, onder normale omstandigheden bewaard, gedurende ten minste één jaar goed leesbaar blijven.

2. De minimale registreercapaciteit der registratiebladen moet, ongeacht hun vorm, 24 uur bedragen.

Indien meerdere schijven met elkaar zijn verbonden ter verhoging van de zonder tussenkomst van het personeel bereikbare registreercapaciteit, moeten de verbindingen tussen de verschillende schijven zodanig zijn uitgevoerd dat de registraties op de overgangspunten van de ene schijf naar de volgende geen onderbrekingen of overlappings vertonen.

## B. REGISTRATIEZONES EN VERDELING

1. De registratiebladen bevatten de volgende registratiezones:

- zone waarop uitsluitend snelheidsaanduidingen mogen worden opgetekend,
- zone waarop uitsluitend aanduidingen inzake de afgelegde afstanden mogen worden opgetekend,
- zone of zones voor de aanduidingen inzake de rijtijd, de andere werktijden, de beschikbaarheidstijden, de arbeidsonderbrekingen en de rusttijden der bestuurders.

2. De zone bestemd voor het optekenen van de snelheid moet een onderverdeling bezitten van 20 km/u of kleiner. Op elke streep van deze onderverdeling moet in cijfers de overeenkomstige snelheid zijn aangegeven. Het symbool km/u moet ten minste één keer voorkomen binnen deze zone. De laatste streep van deze zone moet samenvallen met de bovenste grens van het meetbereik.

3. De zone bestemd voor het optekenen der afgelegde afstanden moet zodanig zijn bedrukt dat het aantal afgelegde kilometers gemakkelijk kan worden afgelezen.

4. In de zone(s) bestemd voor het optekenen van de onder 1 bedoelde tijden, dienen gegevens vermeld te zijn, waardoor men ondubbelzinnig de verschillende tijdgroepen kan onderkennen.

## C. GEDRUKTE OPSCHRIFTEN OP DE REGISTRATIEBLADEN

Elk blad moet in drukletters de volgende gegevens bevatten:

- naam en adres of merk van de fabrikant,
- goedkeuringsmerk van het model van het blad,
- goedkeuringsmerk van het model of de modellen van de controle-apparaten waarbij het blad mag worden gebruikt,

– bovengrens van de registreerbare snelheid in km/u.

Ieder blad moet bovendien ten minste één onderverdeelde, gedrukte tijdschaal bevatten, ten einde de tijd direct te kunnen aflezen met tussenruimten van 15 minuten, alsmede de mogelijkheid om op eenvoudige wijze perioden van vijf minuten te bepalen.

#### D. OPEN RUIMTE VOOR HANDGESCHREVEN AANTEKENINGEN

De bladen moeten een open ruimte bevatten waarop de bestuurder ten minste de volgende aantekeningen kan schrijven:

- naam en voornaam van de bestuurder,
- datum en plaats van begin en einde van het gebruik van het blad,
- nummer van de kentekenplaat van het (de) voertuig(en) waarop de bestuurder tijdens het gebruik van het blad is tewerkgesteld,
- de stand van de kilometerteller van het(de) voertuig(en) waarop de bestuurder tijdens het gebruik van het blad is tewerkgesteld,
- tijdstip waarop van voertuig werd gewisseld.

#### V. INSTALLATIE VAN HET CONTROLE-APPARAAT

##### A. ALGEMEEN

1. De controle-apparaten moeten zodanig in de voertuigen worden geïnstalleerd dat enerzijds de bestuurder gemakkelijk vanaf zijn zitplaats de aanwijnsinrichting voor de snelheid, de totaal teller en het uurwerk kan controleren en anderzijds alle elementen ervan, met inbegrip van de overbrengingsinstrumenten, zijn beschermd tegen toevallige beschadiging.

2. De constante van het controle-apparaat moet kunnen worden aangepast aan de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig door middel van een daartoe geschikte inrichting, de adapter genoemd.

Voertuigen met verschillende brugoverbrengingen moeten zijn voorzien van een schakelinrichting om deze verschillende overbrengingen automatisch terug te brengen tot de overbrenging waarop het toestel door de adapter op het voertuig is ingesteld.

3. Na de eerste ijking wordt op het voertuig, in de nabijheid van of op het apparaat, een goed zichtbaar installatieplaatje bevestigd. Na iedere inspectie door een erkende installateur of een erkende werkplaats ten gevolge waarvan de afstelling van de installatie zelf moet worden gewijzigd, moet een nieuw plaatje worden aangebracht, dat het oude vervangt.

Het plaatje moet zijn voorzien van onderstaande gegevens:

- naam, adres of merk van de erkende installateur of de erkende werkplaats,

- kenmerkende coëfficiënt van het voertuig, in de vorm „w = ... omw/km” of „w = ... imp/km”,
- effectieve omtrek der wielbanden, in de vorm „1 = ... mm”,
- datum waarop de kenmerkende coëfficiënt van het voertuig is vastgesteld en de effectieve omtrek der wielbanden is gemeten.

## B. VERZEGELINGEN

De volgende onderdelen moeten worden verzegeld:

- a. het installatieplaatje, tenzij dit zodanig is bevestigd dat het niet kan worden verwijderd zonder dat de vermeldingen erop worden vernield;
- b. de uiteinden van de verbinding tussen het eigenlijke controle-apparaat en het voertuig;
- c. de eigenlijke adapter en de aansluiting hiervan op het circuit;
- d. de schakelinrichting voor voertuigen met verschillende brug-overbrengingen;
- e. de verbindingen van de adapter en de schakelinrichting met de overige delen van de installatie;
- f. de in hoofdstuk III, A, 7.b. genoemde omhulsels.

In bijzondere gevallen kunnen andere verzegelingen worden geëist bij de goedkeuring van het model van het controle-apparaat en de plaats van deze verzegelingen moet op het goedkeuringscertificaat worden vermeld.

Slechts de verzegelingen der verbindingen genoemd onder b), c) en e) mogen in dringende gevallen worden verwijderd; iedere verbreking van deze zegels moet schriftelijk worden gemotiveerd; deze motivering dient ter beschikking van de bevoegde autoriteit te worden gehouden.

## VI. IJKINGEN EN CONTROLES

De Overeenkomstsluitende Partijen wijzen de organen aan die de ijkingen en controles moeten verrichten.

### 1. Certificatie van nieuwe of gerepareerde apparaten

Elk afzonderlijk apparaat, nieuw of gerepareerd, wordt gecertificeerd wat betreft de juiste werking ervan en de nauwkeurigheid van zijn gegevens en registraties binnen de in hoofdstuk III, F, 1, neergelegde grenzen, door de in hoofdstuk V, B, f) bedoelde verzegeling.

De Overeenkomstsluitende Partijen kunnen hiertoe een eerste ijking voorschrijven die bestaat uit de controle of en de bevestiging dat een nieuw of gerepareerd apparaat overeenstemt met het goedgekeurde model en/of met de eisen van de bijlage en de daarbij behorende aanhangsels, dan wel de bevoegdheid tot certificatie overdragen aan de fabrikanten of hun vertegenwoordigers.

## 2. Installatie

Tijdens de installatie in een voertuig moeten het controle-apparaat en de hele installatie ervan voldoen aan de in hoofdstuk III, F, 2, vastgelegde bepalingen inzake de maximaal toelaatbare toleranties.

De controlebeproevingen worden verricht onder verantwoordelijkheid van de erkende installateur of de erkende werkplaats.

## 3. Periodieke controles

a. Periodieke controles van de in de voertuigen geïnstalleerde controle-apparaten dienen ten minste om de twee jaar te geschieden en kunnen onder andere worden uitgevoerd in het kader van de technische inspecties van motorvoertuigen.

Met name moeten worden gecontroleerd:

- de juiste werking van het controle-apparaat,
- de aanwezigheid van het goedkeuringsmerk op de controle-apparaten,
- de aanwezigheid van het installatieplaatje,
- de ongeschonden staat der verzegelingen van het controle-apparaat en van de overige delen van de installatie,
- de effectieve omtrek van de wielbanden.

b. De controle met betrekking tot de in hoofdstuk III, F, 3, genoemde bepalingen inzake de maximaal toelaatbare toleranties bij het gebruik moet ten minste eens in de zes jaar worden uitgevoerd, waarbij iedere Overeenkomstsluitende Partij voor de op haar grondgebied ingeschreven voertuigen een kortere termijn voor deze controle kan voorschrijven. Deze controle dient de vervanging van het installatieplaatje met zich mee te brengen.

## 4. Vaststelling van de miswijzingen

De vaststelling van de miswijzingen bij installatie en in gebruik geschiedt onder de volgende omstandigheden, die beschouwd moeten worden als normale beproevingsvoorwaarden:

- onbelast voertuig, in normale rijomstandigheden,
  - bandenspanning overeenkomstig de door de fabrikant verstrekte gegevens,
  - slijtage der banden binnen de door de geldende voorschriften toegelaten grenzen,
  - voortbeweging van het voertuig: het voertuig moet zich, aangedreven door zijn eigen motor, in rechte lijn over een plat vlak bewegen met een snelheid van  $50 \pm 5$  km/u; de controle kan ook plaatsvinden op een daartoe geschikte proefbank, mits sprake is van een vergelijkbare nauwkeurigheid.
-

## Bijlage – Aanhangsel 2

### GOEDKEURINGSMERK EN GOEDKEURINGSCERTIFICAAT

#### I. GOEDKEURINGSMERK

##### 1. Het goedkeuringsmerk bestaat uit:

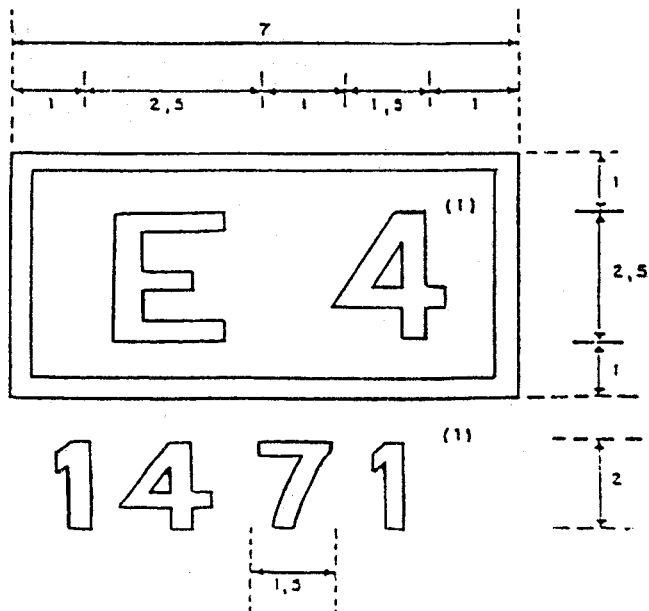
- een rechthoek waarbinnen de letter „E” is aangebracht, gevolgd door een onderscheidingsnummer van het land waar de goedkeuring werd afgegeven, in overeenstemming met de volgende gebruikelijke tekens:

Noorwegen	–1	Duitsland	–8	Nederland	–13
Spanje	–2	Tsjechische en Slowaakse Federale Republiek	–9	Verenigd Konink- rijk	–14
Zweden	–3	België	–10	Frankrijk	–15
Portugal	–4	Denemarken	–11	Unie van Socia- listische Sovjet republieken	–16
Griekenland	–5	Luxemburg	–12	Italië	–17
Joegoslavië	–6	Ierland	–18	Oostenrijk	–7

- Aan andere landen worden tekens toegekend in de chronologische volgorde waarin zij de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg bekrachtigen of daartoe toetreden en
- een goedkeuringsnummer, overeenkomend met het nummer op het goedkeuringscertificaat dat is opgesteld voor het model van het controle-apparaat of van het blad, en aangebracht op een willekeurige plaats in de nabijheid van de rechthoek.

2. Het goedkeuringsmerk wordt op de opschriftenplaat van elk controle-apparaat en op elk registratieblad aangebracht. Het moet onuitwisbaar zijn en steeds goed leesbaar blijven.

3. De afmetingen van het hierna weergegeven goedkeuringsmerk worden in millimeters uitgedrukt; deze afmetingen zijn minimumafmetingen. De verhoudingen tussen de afmetingen moeten in acht worden genomen.



(1) Deze cijfers zijn slechts bij wijze van voorbeeld aangegeven.

## I. GOEDKEURINGSCERTIFICAAT

De Overeenkomstsluitende Partij die de goedkeuring heeft verleend, verstrekt de aanvrager een goedkeuringscertificaat volgens onderstaand model. Voor de mededeling aan de overige Overeenkomstsluitende Partijen van verleende goedkeuringen of eventuele intrekkingen gebruikt elke Overeenkomstsluitende Partij kopieën van dit document.

## GOEDKEURINGSCERTIFICAAT

Naam van de bevoegde instantie .....

Mededeling betreffende\*

– goedkeuring van een model van een controle-apparaat  
 – intrekking van de goedkeuring van een model van een controle-apparaat

– goedkeuring van een registratieblad  
 – intrekking van de goedkeuring van een registratieblad

Nr. van de goedkeuring .....

1. Fabrieks- of handelsmerk .....
2. Benaming van het model .....
3. Naam van de fabrikant .....
4. Adres van de fabrikant .....
5. Ter goedkeuring aangeboden op .....
6. Beproevinglaboratorium .....
7. Datum en nummer van het verslag van het laboratorium .....
8. Datum van goedkeuring .....
9. Datum van intrekking der goedkeuring .....
10. Model(len) van het controle-apparaat of de controle-apparaten waarop het blad moet worden gebruikt .....
11. Plaats .....
12. Datum .....
13. Bijgevoegde beschrijvende documenten: .....

14. Opmerkingen .....

Handtekening

\* Doorhalen hetgeen niet van toepassing is."

**Wijziging van 30 augustus 1993**

In overeenstemming met artikel 23, eerste lid, van de Overeenkomst heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties op 30 augustus 1993 de tekst van de door de Regering van Noorwegen voorgestelde wijzigingen op de Overeenkomst medegedeeld aan de Overeenkomstsluitende Partijen.

In overeenstemming met artikel 23, tweede lid, onderdeel b, van de Overeenkomst heeft de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden op 28 februari 1994 aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld dat, hoewel zij voornemens is het voorstel te aanvaarden, aan de voorwaarden vereist voor een dergelijke aanvaarding nog niet is voldaan.

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

De Engelse en de Franse tekst van de voorgestelde wijzigingen luiden als volgt:





**Amendments to the 1970 European Agreement concerning the  
work of crews of vehicles engaged in International Road Transport  
(AETR)**

Article 10 "Control devices"

At the end of paragraph 1, subparagraph (a) of this article add the following sentence:

"A control device which as regards construction, installation, use and testing complies with the EEC Council Regulation No. 3821.85 of 20 December 1985 shall be deemed to be in compliance with the requirements of this article."

Article 13 "Transitional provisions"

Amend to read:

"The provisions of new article 10 – Control device, shall not become mandatory for countries Contracting Parties to this Agreement until 24 April 1995. Before that date the provisions of the old article 12 – Individual control book, and the old article 12 *bis* – Control device, shall continue to apply."

Annex – Appendix 2, chapter I, paragraph 1

Amend to read:

"1. The approval mark shall be made up of:

A rectangle, within which shall be placed the letter "e" followed by a distinguishing number for the country which has issued the approval in accordance with the following conventional signs:

Germany	– 1	Austria	–12
France	– 2	Luxemburg	–13
Italy	– 3	Norway	–16
Netherlands	– 4	Denmark	–18
Sweden	– 5	Poland	–20
Belgium	– 6	Portugal	–21
Czech Republic	– 8	Russian Federation	–22
Spain	– 9	Greece	–23
Yugoslavia	–10	Ireland	–24
United Kingdom	–11	Croatia	–25

---

Note: The draft amendments to the AETR reproduced below were adopted by the Inland Transport Committee at its fifty-fifth session (ECE/TRANS/97, paragraph 73).

## Amendements à l'Accord Européen de 1970 relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

### Article 10 «Appareil de contrôle»

Ajouter la phrase suivante à la fin de l'alinéa a) du paragraphe 1 de cet article:

«Un appareil de contrôle qui est conforme au Règlement No. 3821.85 du Conseil de l'Europe (CEE) du 20 décembre 1985 en ce qui concerne ses conditions de construction, d'installation, d'utilisation et de contrôle est considéré comme étant conforme aux prescriptions du présent article.»

### Article 13 «Dispositions transitoires»

Modifier le texte comme suit:

«Les dispositions du nouvel article 10 – Appareil de contrôle – ne deviendront obligatoires pour les pays qui sont Parties contractantes à cet Accord que le 24 avril 1995. Jusqu'à cette date, les dispositions de l'ancien article 12 – Livret individuel de contrôle – et de l'ancien article 12 *bis* – Dispositif de contrôle – resteront valables.»

### Annexe – Appendice 2, premier paragraphe du chapitre I

Lire le texte comme suit:

- «1. La marque d'homologation est composée:  
D'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre «e» suivie d'un numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation, conformément aux conventions suivantes:

Allemagne	- 1	Autriche	-12
France	- 2	Luxembourg	-13
Italie	- 3	Norvège	-16
Pays-Bas	- 4	Danemark	-18
Suède	- 5	Pologne	-20
Belgique	- 6	Portugal	-21
République tchèque	- 8	Fédération de Russie	-22
Espagne	-9	Grèce	-23
Yougoslavie	-10	Irlande	-24
Royaume-Uni	-11	Croatie	-25

---

Note: Le projet d'amendements à l'AETR reproduit ci-dessous a été adopté par le Comité des transports intérieurs à sa cinquante-cinquième session (ECE/TRANS/97, paragraphe 73).

Subsequent numbers shall be assigned:

- (i) To countries Contracting Parties to the 1958 Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions of Approval and Reciprocal Recognition of Approval for Motor Vehicle Equipment and Parts the same numbers as assigned to those countries by that Agreement;
- (ii) To countries non-Contracting Parties to the 1958 Agreement – in the chronological order in which they ratify or accede to this Agreement

and

An approval number corresponding to the number of the approval certificate drawn up for the prototype of the control device or the record sheet, placed at any point within the immediate proximity of their rectangle.

*Note:* In order to ensure in the future conformity between conventional signs in the 1958 Agreement and those set up in the AETR Agreement new Contracting Parties should be allocated the same number in both Agreements.”

*Annex – Appendix 2, chapter I, paragraph 3*

On the drawing at the end of paragraph 3 replace the letter “E” by “e”.

---

Mode d'attribution des chiffres suivants:

- (i) Aux pays qui sont Parties contractantes à l'Accord de 1958 concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, les mêmes chiffres que ceux qui sont attribués auxdits pays dans le présent Accord;
- ii) Aux pays qui ne sont pas Parties contractantes à l'Accord de 1958, selon l'ordre chronologique dans lequel ils ratifient le présent Accord ou y adhèrent

et

un numéro d'homologation correspondant au numéro de la fiche d'homologation établie pour le prototype de l'appareil de contrôle ou de la feuille d'enregistrement, placé dans une position quelconque à proximité immédiate du rectangle.

*Note:* Afin qu'à l'avenir il y ait conformité entre les signes conventionnels de l'Accord de 1958 et ceux définis dans l'AETR, la même chiffre devrait être attribué aux nouvelles Parties contractantes par les deux Accords.»

Annexe – Appendice 2, paragraphe 3 du chapitre I

Sur le croquis, à la fin du paragraphe 3, remplacer la letters «E» par «e».

---

Uitgegeven de zeventiende juni 1994.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

P. H. KOOIJMANS