Übersetzung[1]

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals

(AETR)

vom 1. Juli 1970

Die Vertragsparteien,

Von dem Wunsche geleitet, die Entwicklung und Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs auf der Strasse zu fördern, überzeugt von der Notwendigkeit, die Sicherheit des Strassenverkehrs zu erhöhen, bestimmte Arbeitsbedingungen im internationalen Strassenverkehr nach den Grundsätzen der Internationalen Arbeitsorganisation zu regeln und gemeinsam bestimmte Massnahmen zu treffen, um die Beachtung dieser Regelungen zu sichern,

haben Folgendes vereinbart:

Art. 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet,

a) «Fahrzeug» jedes Motorfahrzeug oder jeden Anhänger; dieser Begriff schliesst miteinander verbundene Fahrzeuge ein;

b) «Motorfahrzeuge» jedes mit eigener Kraft verkehrende Strassenfahrzeug mit Antriebsmotor, das üblicherweise auf der Strasse der Beförderung von Personen oder Gütern oder dem Ziehen von Fahrzeugen dient, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden; dieser Begriff schliesst landwirtschaftliche Zugmaschinen nicht ein;

c) «Anhänger» jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Motorfahrzeug angehängt zu werden; dieser Begriff schliesst Sattelanhänger ein;

d) «Sattelanhänger» jeden Anhänger, der dazu bestimmt ist, mit einem Motorfahrzeug so verbunden zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und dass ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;

e) «miteinander verbundene Fahrzeuge» solche miteinander verbundenen Fahrzeuge, die am Strassenverkehr als Einheit teilnehmen;

f) «höchstzulässiges Gesamtgewicht» das Höchstgewicht des beladenen Fahrzeugs, das von der zuständigen Behörde des Zulassungsstaats als zulässig erklärt wurde;

g) «Strassenverkehr» jede Fortbewegung eines zum Personen- oder Sachentransport benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Strassen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat;

[1] Übersetzung des französischen Originaltextes

h) «internationaler Strassenverkehr» jeden Strassenverkehr, der mindestens einen Grenzübergang umfasst;

i) «Linienverkehr» ist die regelmässige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen ein- oder aussteigen können. Eine Betriebsregelung oder entsprechende Dokumente, die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten genehmigt und vom Verkehrsunternehmer vor ihrer Anwendung veröffentlicht werden müssen, legen die Beförderungsbedingungen, insbesondere die Zahl der Fahrten, den Fahrplan, die Tarife und die Beförderungspflicht fest, soweit diese Bedingungen nicht durch Gesetz oder Verordnung bestimmt sind. Als Linienverkehr gilt unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch die regelmässige Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluss anderer Fahrgäste, soweit die Merkmale des Linienverkehrs nach Satz 1 gegeben sind. Diese Beförderungen – vor allem die Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrer Wohnung und die Beförderung von Schülern zur Lehranstalt und von dort zu ihrer Wohnung – werden als «Sonderformen des Linienverkehrs» bezeichnet;

j) «Führer» jede Person, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht, die das Fahrzeug, sei es auch nur für kurze Zeit, selbst lenkt oder sich im Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;

k) «Mitglied des Fahrpersonals» den Führer oder eine der nachstehenden Personen, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht;

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

   ii) «Schaffner» jede Person, die den Führer eines zum Personentransport eingesetzten Fahrzeugs begleitet und beauftragt ist, insbesondere die Fahrausweise oder sonstigen Ausweise, die zur Fahrt berechtigen, zu verkaufen und zu kontrollieren;

l) «Woche» der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;

m) «Ruhezeit» jeden ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann.

Art. 2 Geltungsbereich

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

2. Jedoch

a) braucht eine Vertragspartei dieses Übereinkommen auf Mitglieder des Fahrpersonals nicht anzuwenden, die in der Regel nur in ihrem Hoheitsgebiet beschäftigt sind, wenn sie dieses während einer Beförderung im internationalen Strassenverkehr nicht verlassen;

b) gilt vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung zwischen Vertragsparteien, deren Hoheitsgebiet befahren wird, dieses Übereinkommen nicht für den Sachentransport im internationalen Strassenverkehr mit

1. Fahrzeugen, die zum Sachentransport dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschliesslich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt;
2. Fahrzeugen, die zum Personentransport dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen – einschliesslich des Führers – zu befördern;
3. Fahrzeugen, die zum Personentransport im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
4. Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;
5. Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Zivilschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften selbst oder unter deren Aufsicht verwendet werden;
6. Fahrzeugen, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, der Strassenbauämter, der Müllabfuhr, des Telegrafen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes, von Rundfunk und Fernsehen oder für die Erkennung von Rundfunk- und Fernsehübertragungen oder -empfang eingesetzt werden;
7. Fahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsmassnahmen eingesetzt werden;
8. Spezialfahrzeugen für ärztliche Aufgaben;
9. Fahrzeugen, die für Beförderungen im Zirkus- oder Schaustellergewerbe verwendet werden;
10. besonderen Pannenhilfefahrzeugen;
11. Fahrzeugen, mit denen zum Zwecke der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Strasse gemacht werden, und neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
12. Fahrzeugen, die zum nichtgewerblichen Sachentransport, für private Zwecke verwendet werden;
13. Fahrzeugen, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.

Art. 3 Anwendungen von Bestimmungen des Übereinkommens auf den Strassenverkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten

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

2. Es bleibt jeder Vertragspartei überlassen, bei einem Fahrzeug, das in einem Nichtvertragsstaat zugelassen ist, anstelle eines Kontrollgerätes, das den Spezifikationen im Anhang dieses Übereinkommens entspricht, nur Tageskontrollblätter zu verlangen, die vom Führer handschriftlich auszufüllen sind.

Art. 4 Allgemeine Grundsätze

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

Art. 5 Fahrpersonal

1. Das Mindestalter der im Güterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt:

a) bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen – Anhänger oder Sattelanhänger gegebenenfalls inbegriffen – auf das vollendete 18. Lebensjahr;

b) bei den übrigen Fahrzeugen auf
   - das vollendete 21. Lebensjahr oder
   - das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einer Vertragspartei anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterverkehr ist. Die Vertragsparteien werden sich gegenseitig über das geltende nationale Mindestniveau der Ausbildung und andere sachdienliche Bedingungen unterrichten, die auf Fahrer im internationalen Güterverkehr anzuwenden sind, soweit sie unter dieses Übereinkommen fallen.

2. Die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

Die im Personenverkehr im Umkreis von mehr als 50 km um den Standort des Fahrzeugs eingesetzten Fahrer müssen ausserdem

a) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrers von Fahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ausgeübt haben, oder

b) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines Fahrers ausgeübt haben, der im Personenverkehr im Umkreis von bis zu 50 km um den Standort des Fahrzeugs oder in anderen Arten der Personenbeförderung eingesetzt war, die nicht unter dieses Übereinkommen fallen, aber nach Auffassung der zuständigen Behörde die erforderliche Erfahrung verliehen haben, oder

c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluss einer von einer der Vertragsparteien anerkannten Ausbildung für Fahrer im Personenkraftverkehr sein.

Art. 6 Lenkzeiten

1. Die nachstehend «Tageslenkzeit» genannte Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden.

Der Fahrer muss nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 einlegen.

Die wöchentliche Ruhezeit kann bis zum Ende des sechsten Tages verschoben werden, falls die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage nicht die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht.

Im internationalen Personenverkehr, ausser dem Linienverkehr, werden die in den Unterabsätzen 2 und 3 genannten Zahlenangaben «sechs» und «sechsten» durch «zwölf» und «zwölften» ersetzt.

2. Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraums von zwei aufeinander folgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

Art. 7 Unterbrechungen

1. Nach einer Lenkzeit von 4 1/2 Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern der Führer keine Ruhezeit nimmt.

2. Diese Unterbrechung kann durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, dass Absatz 1 eingehalten wird.

3. Der Führer darf während dieser Unterbrechungen keine anderen Arbeiten ausführen. Für die Anwendung dieses Artikels gelten die Wartezeit und die Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als «andere Arbeiten».

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

Art. 8 Ruhezeiten

1. Der Führer legt innerhalb jeden Zeitraumes von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird.

Die Ruhezeit kann an den Tagen, an denen sie nicht nach Unterabsatz 1 verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muss. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden.

2. Während jeden Zeitraumes von 30 Stunden, in dem sich mindestens zwei Führer im Fahrzeug befinden, muss jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden einlegen.

3. In jeder Woche muss eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden ausgedehnt werden. Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Wohnort des Führers auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden oder ausserhalb dieser Orte auf eine Mindestdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden. Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist.

4. Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauffolgende Woche hineinreicht, kann der einen oder anderen der beiden Wochen zugerechnet werden.

5. Im Personenverkehr, auf den Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 anzuwenden ist, kann eine wöchentliche Ruhezeit auf die Woche übertragen werden, die auf die Woche folgt, für welche die Ruhezeit genommen werden muss, und an die wöchentliche Ruhezeit dieser zweiten Woche angehängt werden.

6. Jede als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen und/oder der wöchentlichen Ruhezeit genommene Ruhezeit muss zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Wohnort des Fahrers zu gewähren.

7. Die tägliche Ruhezeit kann im Fahrzeug verbracht werden, sofern es mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.

8. Begleitet ein Führer im Güter- oder Personenverkehr ein Fahrzeug, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, so darf abweichend von Absatz 1 die tägliche Ruhezeit einmal unterbrochen werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit muss vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der täglichen Ruhezeit liegen;
- der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der täglichen Ruhezeit muss so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug 1 Stunde übersteigen; dabei umfasst der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten;
- während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit muss dem Führer ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.

Die in dieser Weise unterbrochene tägliche Ruhezeit ist um 2 Stunden zu erhöhen.

Art. 9 Ausnahmen

Wenn es mit der Sicherheit im Strassenverkehr vereinbar ist, kann der Führer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von diesem Übereinkommen abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung von

den Bestimmungen auf dem Einlageblatt des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken.

Art. 10 Kontrollgerät

1. Die Vertragsparteien schreiben für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge den Einbau und die Benutzung eines Kontrollgerätes nach Massgabe der folgenden Bestimmungen vor:

a) Das Kontrollgerät muss hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieses Übereinkommens und des Anhangs einschliesslich der Anlagen, die Bestandteil des Übereinkommens sind, entsprechen. Ein Kontrollgerät, das in Bezug auf Konstruktion, Installation, Einsatz und Test die Bestimmungen der Verordnung des Rates No. 3821/85 (EWG) vom 20. Dezember 1985 erfüllt, wird so betrachtet, als erfülle es die Bestimmungen dieses Artikels.

b) Ist die ordnungsgemässe Benutzung eines im Fahrzeug eingebauten Kontrollgerätes nicht möglich, muss jedes Mitglied des Fahrpersonals handschriftlich unter Verwendung der entsprechenden Symbole die Angaben über seine Zeiten der beruflichen Tätigkeiten und seine Ruhezeiten auf seinem Einlageblatt vermerken.

c) Können die Mitglieder des Fahrpersonals infolge des Verlassens des Fahrzeugs das Kontrollgerät nicht benutzen, so müssen sie unter Verwendung der entsprechenden Symbole auf ihrem Einlageblatt die verschiedenen Zeiten ihrer beruflichen Tätigkeiten, während der sie vom Fahrzeug entfernt waren, vermerken.

d) Die Mitglieder des Fahrpersonals müssen die Einlageblätter für die laufende Woche und für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem sie gefahren sind, mit sich führen und bei Kontrollen vorlegen können.

e) Die Mitglieder des Fahrpersonals müssen für den ordnungsgemässen Betrieb und das Bedienen des Kontrollgerätes sorgen; im Falle einer Betriebsstörung muss es so schnell wie möglich instandgesetzt werden.

2. Der Unternehmer händigt den Führern eine ausreichende Anzahl Einlageblätter aus, wobei dem persönlichen Charakter dieser Einlageblätter, der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, dass beschädigte oder von einem zuständigen Kontrollbeamten beschlagnahmte Einlageblätter ersetzt werden müssen. Der Unternehmer händigt den Führern nur solche Einlageblätter aus, die einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

3. Die Unternehmen haben die gemäss Absatz 1 Buchstaben b), c) und d) ausgefüllten Einlageblätter gut geordnet für einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten nach dem Zeitpunkt der letzten Eintragung aufzubewahren und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzulegen.

Art. 11 Überwachung durch das Unternehmen

1. Das Unternehmen muss seinen Fahrbetrieb so einrichten, dass die Mitglieder des Fahrpersonals dieses Übereinkommen einhalten können.

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

3. Führer im Lohnverhältnis dürfen nicht nach Massgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecke oder Gütermengen, es sei denn, dass diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Strassenverkehr zu beeinträchtigen.

Art. 12 Durchführungsmassnahmen

1. Jede Vertragspartei trifft alle geeigneten Massnahmen, um die Beachtung dieses Übereinkommens sicherzustellen, insbesondere durch einen angemessenen Umfang von Strassen- und Betriebskontrollen. Die zuständigen Verwaltungsbehörden der Vertragsparteien halten einander über die zu diesem Zweck getroffenen allgemeinen Massnahmen auf dem laufenden.

2. Die Vertragsparteien gewähren einander Beistand im Hinblick auf die Anwendung dieses Übereinkommens und die Überwachung der Anwendung.

3. Im Rahmen dieses gegenseitigen Beistandes übermitteln die zuständigen Behörden der Vertragsparteien einander regelmässig alle verfügbaren Angaben über

- die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Übereinkommens und ihre Ahndung,
- die von einer Vertragspartei verhängten Massnahmen zur Ahndung von Zuwiderhandlungen, die ihre Gebietsansässigen auf dem Territorium einer anderen Vertragspartei begangen haben. In Fällen von schweren Verstössen enthalten diese Informationen auch die verhängte Strafe.

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

Art. 13 Übergangsbestimmungen

Die Vorschriften des neuen Artikels 10 – Kontrollgerät – werden für die Vertragsparteien dieses Übereinkommens nicht vor dem 24. April 1995 verbindlich. Bis dahin finden die Vorschriften des alten Artikels 12 – Persönliches Kontrollbuch – und des alten Artikels 12*a* – Kontrollgerät – weiterhin Anwendung.

Art. 14 Schlussbestimmungen

1. Dieses Übereinkommen liegt bis zum 31. März 1971 zur Unterzeichnung auf, nach diesem Tag liegt es für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa und für Staaten, die nach Absatz 8 der Statuten in beratender Eigenschaft zu dieser Kommission zugelassen sind, zum Beitritt auf.

2. Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation.

3. Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden sind beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu hinterlegen.

4. Dieses Übereinkommen tritt am hundertachtzigsten Tag nach Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

5. Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen nach der in Absatz 4 genannten Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitritt, tritt dieses Übereinkommen am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner eigenen Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Art. 15

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation kündigen.

2. Die Kündigung wird sechs Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Art. 16

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

Art. 17

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

2. Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, dass sich dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet erstreckt, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in Bezug auf dieses Hoheitsgebiet nach Artikel 15 kündigen.

Art. 18

1. Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens wird, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den streitenden Parteien beigelegt.

2. Jede Streitigkeit, die nicht durch Verhandlungen beigelegt werden konnte, wird auf Antrag einer der streitenden Vertragsparteien einem Schiedsverfahren unterworfen und demgemäss einem oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den streitenden Parteien in gegenseitigem Einvernehmen ausgewählt werden. Einigen sich binnen dreier Monate nach dem Tage des Antrags auf ein Schiedsverfahren die streitenden Parteien nicht über die Wahl eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter, so kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu ernennen, dem der Streitfall zur Entscheidung überwiesen wird.

3. Die Entscheidung des nach Absatz 2 bestellten Schiedsrichters oder der Schiedsrichter ist für die streitenden Vertragsparteien bindend.

Art. 19

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

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

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

Art. 20

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

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

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

Art. 21

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

2. Binnen sechs Monaten nach dem Tage der Übermittlung des Änderungsvorschlages durch den Generalsekretär kann jede Vertragspartei diesem bekanntgeben:

a) dass sie gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erhebt, oder

b) dass sie den Vorschlag zwar anzunehmen beabsichtigt, die für die Annahme erforderlichen Voraussetzungen in ihrem Staat jedoch noch nicht erfüllt sind.

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

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

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

a) wenn keine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten,

b) wenn mindestens eine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, zum früheren der folgenden zwei Zeitpunkte:

– sobald alle Vertragsparteien, die eine derartige Mitteilung gemacht haben, dem Generalsekretär ihre Annahme des Änderungsvorschlages notifiziert haben, jedoch frühestens mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten, falls alle Annahmeerklärungen vor diesem Zeitpunkt notifiziert worden sind;
– mit Ablauf der in Absatz 3 vorgesehenen Frist von neun Monaten.

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

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

8. Unabhängig von dem in den Absätzen 1 bis 6 vorgesehenen Änderungsverfahren kann der Anhang zu diesem Übereinkommen durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen aller Vertragsparteien geändert werden. Hat die Verwaltung einer Vertragspartei erklärt, dass nach ihrem innerstaatlichen Recht ihre Zustimmung zu einer solchen Vereinbarung von einer entsprechenden Sonderermächtigung oder von der Billigung durch eine gesetzgebende Körperschaft abhängt, so gilt die Zustimmung der betreffenden Vertragspartei zur Änderung des Anhangs als nicht erteilt, bis diese Verwaltung dem Generalsekretär notifiziert hat, dass die erforderliche Ermächtigung oder Billigung erteilt worden ist. Die Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen legt den Tag des Inkrafttretens des geänderten Anhangs fest und kann vorsehen, dass während einer Übergangszeit der alte Anhang ganz oder teilweise neben dem neuen in Kraft bleibt.

Art. 22

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

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

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

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

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

Art. 23

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

a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 14,

b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 14 in Kraft tritt,

c) die Kündigungen nach Artikel 15,

d) das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 16,

e) die Notifikationen nach Artikel 17,

f) die Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 19,

g) das Inkrafttreten jeder Änderung nach Artikel 21.

Art. 24

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

Art. 25

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

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

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

Es folgen die Unterschriften

Anhang

Kontrollgerät
Allgemeine Vorschriften

I. Bauartgenehmigung

Art. 1

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

Art. 2

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

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

Art. 3

Die Vertragsparteien erteilen dem Antragsteller für jedes gemäss Artikel 2 zugelassene Kontrollgerät- oder Einlageblatt-Muster ein Prüfzeichen entsprechend dem Muster im Anhang-Anlage 2.

Art. 4

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

Art. 5

1. Stellt eine Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung gemäss Artikel 2 erteilt hat, fest, dass Kontrollgeräte oder Einlageblätter mit dem von ihr erteilten Prüfzeichen nicht dem von ihr zugelassenen Muster entsprechen, so trifft sie die erforderlichen Massnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen

Muster sicherzustellen. Diese können gegebenenfalls bis zum Entzug der Bauartgenehmigung gehen.

2. Die Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung erteilt hat, muss diese widerrufen, wenn das Kontrollgerät oder das Einlageblatt, wofür die Bauartgenehmigung erteilt worden ist, als nicht im Einklang mit diesem Anhang einschliesslich seiner Anlagen stehend anzusehen ist oder bei seiner Verwendung einen Fehler allgemeiner Art erkennen lässt, der es für seinen Zweck ungeeignet macht.

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

4. Die Vertragspartei, die einen der in Nummer 2 genannten Fälle festgestellt hat, kann den Vertrieb und die Inbetriebnahme der Kontrollgeräte oder Einlageblätter bis auf weiteres untersagen. Dasselbe gilt für den in Nummer 1 vorgesehenen Fall, wenn der Hersteller nach erfolgter Anmahnung die Übereinstimmung der von der Ersteichung befreiten Kontrollgeräte oder Einlageblätter mit der zugelassenen Bauart bzw. mit den Anforderungen dieses Anhangs nicht herbeigeführt hat. Auf jeden Fall teilen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien einander innerhalb eines Monats den Entzug einer Bauartgenehmigung oder andere in Übereinstimmung mit den Nummern 1, 2 und 3 getroffene Massnahmen sowie die dafür massgeblichen Gründe mit.

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

Art. 6

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

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

Art. 7

Die Vertragsparteien dürfen die Zulassung oder die Benutzung der mit dem Kontrollgerät ausgerüsteten Fahrzeuge nicht aus Gründen ablehnen bzw. verbieten, die mit dieser Ausrüstung zusammenhängen, wenn das Gerät das in Artikel 6 bezeichnete Prüfzeichen und die in Artikel 9 genannte Einbauplakette aufweist.

Art. 8

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

II. Einbau und Prüfung

Art. 9

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

2. Der zugelassene Installateur oder die zugelassene Werkstatt versehen die durchgeführten Plombierungen mit einem besonderen Zeichen. Die zuständigen Behörden einer jeden Vertragspartei führen ein Verzeichnis der verwendeten Zeichen.

3. Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien teilen einander das Verzeichnis der zugelassenen Installateure oder Werkstätten mit und übermitteln eine Abschrift der verwendeten Zeichen.

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

III. Benutzungsvorschriften

Art. 10

Der Unternehmer und die Fahrer sorgen für das ordnungsgemässe Funktionieren und die richtige Verwendung des Geräts.

Art. 11

1. Die Führer dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Einlageblätter verwenden. Die Einlageblätter müssen deshalb in angemessener Weise geschützt werden.

Wird ein Einlageblatt, welches Aufzeichnungen enthält, beschädigt, so haben die Führer das beschädigte Einlageblatt dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beizufügen.

2. Die Führer benutzen für jeden Tag, an dem sie lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Einlageblätter. Das Einlageblatt wird erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise

zulässig. Kein Einlageblatt darf über den Zeitraum, für den es bestimmt ist, hinaus verwendet werden.

Wenn die Führer sich nicht in der Nähe des Fahrzeugs aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, müssen die Zeiträume von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Einlageblatts eingetragen werden.

Wenn sich mehr als ein Führer im Fahrzeug befindet, nehmen die Führer auf den Einlageblättern die erforderlichen Änderungen so vor, dass die in Kapitel II Nummern 1 bis 3 der Anlage 1 genannten Angaben auf dem Einlageblatt des Führers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

3. Das Gerät muss so beschaffen sein, dass die Kontrollbeamten nach etwaiger Öffnung des Gerätes, ohne das Einlageblatt bleibend zu verformen, zu beschädigen oder zu verschmutzen, die Aufzeichnungen der letzten neun Stunden vor dem Kontrollzeitpunkt ablesen können.

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

4. Der Führer muss den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit die Einlageblätter für die laufende Woche sowie in jedem Fall das Einlageblatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, vorlegen können.

Anlage 1

Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung

I. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Anhangs sind:

a) Kontrollgeräte:

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

b) Einlageblatt:

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

c) Konstante des Kontrollgerätes:

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

d) Wegdrehzahl des Motorfahrzeugs:

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

e) Wirksamer Umfang der Fahrzeugräder:

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

II. Allgemeine Funktionsmerkmale des Kontrollgerätes

Das Gerät muss folgende Angaben aufzeichnen:

1. die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke,
2. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs,

3. die Lenkzeit,
4. die sonstigen Arbeits- und die Bereitschaftszeiten,
5. die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten,
6. das Öffnen des das Einlageblatt enthaltenden Gehäuses.
7. Für elektronische Kontrollgeräte, welches Geräte sind, die durch elektrisch übertragene Signale des Geschwindigkeits- und Weggebers betrieben werden, jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes (ausgenommen die Beleuchtung), der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber.

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

III. Bauartmerkmale des Kontrollgerätes

A. Allgemeines

1. Für das Kontrollgerät sind folgende Einrichtungen vorgeschrieben:

a) Anzeigeeinrichtungen:
   - für die Wegstrecke (Kilometerzähler),
   - für die Geschwindigkeit (Tachometer),
   - für die Zeit (Uhr).

b) Schreibeinrichtungen:
   - zur Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke,
   - zur Aufzeichnung der [jeweiligen] Geschwindigkeit,
   - eine oder mehrere Einrichtungen zur Aufzeichnung der Zeiten nach Massgabe des Kapitels III Buchstabe c) Nummer 4.

c) Eine Vorrichtung, durch die
   - jedes Öffnen des das Einlageblatt enthaltenden Gehäuses,
   - für elektronische Kontrollgeräte gemäss Kapitel II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes, ausgenommen die Beleuchtung, spätestens beim Wiedereinschalten der Stromversorgung,
   - für elektronische Kontrollgeräte gemäss Kapitel II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber auf dem Einlageblatt gesondert markiert wird.

2. Etwa vorhandene Zusatzeinrichtungen des Gerätes dürfen weder die einwandfreie Arbeitsweise noch das Ablesen der vorgeschriebenen Einrichtungen beeinträchtigen.

Das Gerät muss mit diesen etwa vorhandenen Zusatzeinrichtungen zur Bauartgenehmigung vorgelegt werden.

3. Werkstoffe

a) Alle Bauteile des Kontrollgeräts müssen aus Werkstoffen von hinreichender Stabilität und mechanischer Festigkeit sowie genügender elektrischer und magnetischer Unveränderlichkeit bestehen.

b) Jede Änderung eines Teils des Gerätes oder der Art der zu seiner Herstellung verwendeten Werkstoffe bedürfen einer vorherigen Genehmigung der Behörde, die die Bauartgenehmigung für das Gerät erteilt hat.

4. Messung der zurückgelegten Wegstrecke

Die zurückgelegten Wegstrecken können gezählt und aufgezeichnet werden:

– beim Vorwärtsfahren und beim Rückwärtsfahren oder

– nur beim Vorwärtsfahren.

Die etwaige Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken beim Rückwärtsfahren darf die Klarheit und Genauigkeit der übrigen Aufzeichnungen in keiner Weise beeinträchtigen.

5. Messung der Geschwindigkeit

a) Der Messbereich des Geschwindigkeitsmessgeräts wird in der Bauartgenehmigung festgelegt.

b) Eigenfrequenz und Dämpfung des Messwerks müssen so bemessen sein, dass die Anzeige und die Aufzeichnung der Geschwindigkeit im Messbereich Beschleunigungen bis zu 2 m/s^2 innerhalb der Fehlergrenzen folgen können.

6. Messung der Zeit (Uhr)

a) Die Stelleinrichtung der Uhr muss in einem das Einlageblatt enthaltenden Gehäuse liegen, dessen Öffnung jeweils automatisch auf dem Einlageblatt registriert wird.

b) Wird das Einlageblatt vom Uhrwerk angetrieben, so muss die einwandfreie Laufzeit der Uhr nach vollständigem Aufziehen mindestens 10 v. H. über der maximalen Aufzeichnungsdauer des Einlageblatts (der Einlageblätter) liegen.

7. Beleuchtung und Schutz

a) Die Anzeigeeinrichtungen müssen mit einer nicht blendenden Beleuchtungseinrichtung versehen sein.

b) Unter normalen Betriebsbedingungen müssen alle Teile der Inneneinrichtung gegen Feuchtigkeit und Staub geschützt sein. Ausserdem müssen sie durch plombierbare Gehäuse gegen Eingriffe geschützt sein.

B. Anzeigeeinrichtungen

1. Wegstreckenzähler (Kilometerzähler)

a) Der Wert der kleinsten Messeinheit des Wegstreckenzählers muss 0,1 km betragen. Die Ziffern, die jeweils 100 m darstellen, müssen deutlich von denen zu unterscheiden sein, die ganze Kilometer darstellen.

b) Die Ziffern des Wegstreckenzählers müssen gut lesbar sein und eine sichtbare Höhe von mindestens 4 mm haben.

c) Der Wegstreckenzähler muss mindestens 99 999,9 km anzeigen können.

2. Geschwindigkeitsmessgerät (Tachometer)

a) Innerhalb des Messbereichs muss die Geschwindigkeitsskala einheitlich in Abschnitte von 1, 2, 5 oder 10 km/h geteilt sein. Der Geschwindigkeitswert der Skala (Teilstrichabstand) darf 10 Prozent der Skalengeschwindigkeit nicht übersteigen.

b) Der ausserhalb des Messbereichs liegende Anzeigebereich braucht nicht beziffert zu sein.

c) Der einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h entsprechende Teilstrichabstand darf nicht kleiner sein als 10 mm.

d) Auf einem Zeigermessgerät darf der Abstand zwischen Zeiger und Skala 3 mm nicht übersteigen.

3. Zeitmessgerät (Uhr)

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

C. Schreibeinrichtungen

1. Allgemeines

a) Jedes Gerät muss unabhängig von der Form des Einlageblatts (Band oder Scheibe) eine Markierung besitzen, die ein richtiges Einlegen des Einlageblatts ermöglicht, so dass die Zeitmarkierung auf dem Einlageblatt mit der Zeitangabe der Uhr übereinstimmt.

b) Der Antrieb des Einlageblatts muss so beschaffen sein, dass das Einlageblatt spielfrei transportiert wird und jederzeit eingelegt und entnommen werden kann.

c) Bei Einlageblättern in Scheibenform wird die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben. In diesem Fall muss der Vorschub des Einlageblatts gleichförmig schleichend erfolgen und mindestens 7 mm in der Stunde, gemessen am inneren Kreisrand des Geschwindigkeits- und Schreibfelds, betragen. Bei Bandschreibern muss der gradlinige Vorschub des Bandes mindestens 10 mm in der Stunde betragen, wenn die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben wird.

d) Die zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs sowie das Öffnen des das Einlageblatt (die Einlageblätter) enthaltenden Gehäuses müssen vollautomatisch aufgezeichnet werden.

2. Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke

a) Zurückgelegte Wegstrecken von 1 km Länge müssen in der Aufzeichnung Strecken von mindestens 1 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.

b) Auch bei Geschwindigkeiten an der oberen Grenze des Messbereichs muss die Wegstreckenaufzeichnung noch einwandfrei ablesbar sein.

3. Aufzeichnung der Geschwindigkeit

a) Der Schreibstift für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muss unabhängig von der Form des Einlageblatts grundsätzlich geradlinig und senkrecht zur Bewegungsrichtung des Einlageblatts geführt sein.

Jedoch kann der Schreibstift kreisbogenförmig geführt sein, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

– Die Schreibspur muss senkrecht zum mittleren Kreisumfang (bei Einlageblättern in Scheibenform) oder zu der Achse (bei Einlageblättern in Bandform) des Geschwindigkeitsschreibfelds verlaufen;

– das Verhältnis des Krümmungsradius des Führungsbogens zur Breite des Geschwindigkeitsschreibfelds darf für alle Einlageblattformen nicht kleiner als 2,4:1 sein;

– einzelne Striche der Zeitskala müssen das Schreibfeld in der Führung des Schreibfelds entsprechenden bogenförmigen Führung durchziehen. Der Abstand zwischen den Strichen darf höchstens einer Stunde der Zeitskala entsprechen.

b) Einer Geschwindigkeitsänderung von 10 km/h muss in der Aufzeichnung einer Strecke von mindestens 1,5 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.

4. Aufzeichnung der Zeiten

a) Kontrollgeräte müssen so gebaut sein, dass die Lenkzeit immer automatisch aufgezeichnet wird und die übrigen Zeitgruppen durch die Betätigung einer Schaltvorrichtung unterscheidbar aufgezeichnet werden können:

i) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten;

ii) unter dem Zeichen : alle sonstigen Arbeitszeiten;

iii) unter dem Zeichen : die Bereitschaftszeit,

also

– die Wartezeit, d. h. die Zeit, in der die Fahrer nur an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, um der etwaigen Aufforderung nachzukommen, die Fahrtätigkeit aufzunehmen bzw. wieder aufzunehmen oder andere Arbeiten zu verrichten;

– die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit;

– die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;

iv) unter dem Zeichen : die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesgesruhezeiten.

Jede Vertragspartei kann gestatten, dass die vorstehend unter Buchstabe ii) und iii) genannten Zeiträume in die Einlageblätter, die für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge verwendet werden,

sämtlich unter dem Zeichen eingetragen werden.

b) Aus der Beschaffenheit der Schreibspuren, ihrer Anordnung und gegebenenfalls den in Nr. 4 Buchstabe a) vorgesehenen Zeichen muss einwandfrei erkennbar sein, um welche Zeitgruppe es sich handelt. Die einzelnen Zeitgruppen werden auf dem Einlageblatt durch unterschiedliche Breiten der Schreibspuren oder in jeder anderen Form dargestellt, die eine mindestens gleiche Ablesbarkeit und Auswertbarkeit des Einlageblatts sicherstellt.

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

D. Verschlusseinrichtungen

1. Das Gehäuse, welches das Einlageblatt (die Einlageblätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muss mit einem Schloss versehen sein.

2. Jedes Öffnen des Gehäuses, welches das Einlageblatt (die Einlageblätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muss automatisch auf dem Einlageblatt (den Einlageblättern) registriert werden.

E. Bezeichnungen

1. Auf dem Skalenblatt des Gerätes müssen folgende Bezeichnungen angebracht sein:

- in unmittelbarer Nähe der Anzeige des Wegstreckenzählers die Masseinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit der Abkürzung «km»,
- in der Nähe der Geschwindigkeit die Abkürzung «km/h»,
- der Messbereich des Geschwindigkeitsmessgeräts in der Form «Vmin. ... km/h, Vmax. ... km/h». Diese Bezeichnung kann fehlen, wenn sie auf dem Typenschild des Gerätes erscheint.

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

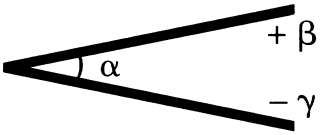
2. Das mit dem Gerät verbundene Typenschild muss folgende Angaben enthalten, die auf dem eingebauten Gerät leicht ablesbar sein müssen:

- Name und Adresse des Herstellers,
- Fabriknummer und Baujahr,
- Prüfzeichen des Gerätetyps,

– die Gerätekonstante in der Form «k = ... U/km» oder «k = ... Imp/km»,

– gegebenenfalls Geschwindigkeitsmessbereich in der unter Nummer 1 angegebenen Form,

– falls das Gerät so neigungsempfindlich ist, dass hierdurch die zulässigen Fehlergrenzen bei den Angaben des Geräts überschritten werden: die zulässige Neigung in der Form



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

F. Zulässige Fehlergrenzen (Anzeige- und Schreibeinrichtungen)

1. Prüfstandversuch vor dem Einbau

a) Zurückgelegte Wegstrecke:

± 1 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;

b) Geschwindigkeit:

tatsächliche Geschwindigkeit ± 3 km/h;

c) Zeit:

± 2 Minuten pro Tag, jedoch nicht mehr als 10 Minuten nach 7 Tagen, wenn die aufziehfreie Laufzeit der Uhr nicht weniger als 7 Tage beträgt.

2. Beim Einbau

a) zurückgelegte Wegstrecke:

± 2 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;

b) Geschwindigkeit:

tatsächliche Geschwindigkeit ± 4 km/h;

c) Zeit:

± 2 Minuten pro Tag oder

± 10 Minuten nach 7 Tagen.

3. Im Betrieb

a) zurückgelegte Wegstrecke:

± 4 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;

b) Geschwindigkeit:

tatsächliche Geschwindigkeit ± 6 km/h;

c) Zeit:

± 2 Minuten pro Tag oder

± 10 Minuten nach 7 Tagen.

4. Die unter den Nummern 1, 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten für Temperaturen zwischen 0° und 40° C; die Temperaturen werden unmittelbar am Gerät gemessen.

5. Die unter den Nummern 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten, wenn sie unter den unter Kapitel VI genannten Bedingungen ermittelt worden sind.

IV. Einlageblätter

A. Allgemeines

1. Die Einlageblätter müssen so beschaffen sein, dass sie das normale Funktionieren des Geräts nicht behindern und dass die Aufzeichnungen unverwischbar sowie einwandfrei abzulesen und auszuwerten sind.

Sie müssen ihre Abmessungen und ihre Aufzeichnungen bei normaler Feuchtigkeit und Temperatur behalten.

Jedes Mitglied des Fahrpersonals muss auf den Einlageblättern, ohne sie zu beschädigen und ohne Beeinträchtigung der Lesbarkeit, folgende Eintragungen vornehmen können:

a) bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen;

b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort;

c) die Kontrollschildnummer des Fahrzeugs, das ihm zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Einlageblatts;

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

e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

Die Einlageblätter müssen bei sachgemässer Lagerung mindestens ein Jahr lang gut lesbar sein.

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

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

B. Schreibfelder und ihre Einteilung

1. Die Einlageblätter weisen die folgenden Schreibfelder auf:

- ein Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung,
- ein Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke,
- ein Schreibfeld (oder Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Lenkzeit, der sonstigen Arbeits- und der Bereitschaftszeiten der Arbeitsunterbrechungen und der Ruhezeiten.

2. Das Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muss mindestens von 20 zu 20 km/h eingeteilt sein. Jeder Teilstrich muss mit der entsprechenden Geschwindigkeit beziffert sein. Die Abkürzung km/h muss mindestens an einer Stelle des Schreibfeldes erscheinen. Der letzte Teilstrich muss mit dem oberen Ende des Messbereichs übereinstimmen.

3. Das Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke muss so eingeteilt sein, dass die Anzahl der zurückgelegten Kilometer leicht ablesbar ist.

4. Das Schreibfeld (die Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Zeiten nach Nummer 1 muss (müssen) Hinweise enthalten, die eine eindeutige Unterscheidung der einzelnen Zeitgruppen ermöglichen.

C. Angaben auf dem Einlageblatt

Jedes Einlageblatt muss folgende Aufdrucke tragen:

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

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

D. Freier Raum für handschriftliche Eintragungen

Auf dem Einlageblatt muss Raum für mindestens folgende handschriftliche Eintragungen des Führers vorgesehen sein:

- Name und Vorname des Führers,
- Zeitpunkt sowie Ort des Beginns und des Endes der Benutzung des Einlageblatts,

- amtliches (amtliche) Kennzeichen des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Führer während der Benutzung des Einlageblatts zugewiesen ist (sind),
- Stand des Kilometerzählers des Fahrzeugs (der Fahrzeuge), das (die) dem Führer während der Benutzung des Einlageblatts zugewiesen ist (sind),
- Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

V. Einbau des Kontrollgerätes

A. Allgemeines

1. Das Kontrollgerät muss so in das Motorfahrzeug eingebaut werden, dass der Führer vom Fahrersitz aus Geschwindigkeitsmessgerät, Wegstreckenzähler und Uhr leicht ablesen kann und alle Bauteile einschliesslich der Übertragungselemente gegen unbeabsichtigte Beschädigungen geschützt sind.

2. Die Konstante des Kontrollgeräts muss durch eine geeignete Justiereinrichtung an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angeglichen werden können.

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

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

Das Einbauschild muss mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:

- Name, Adresse oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt,
- Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs in der Form «w = ... U/km» oder «w = ... Imp/km»,
- wirksamer Reifenumfang in der Form «I = ... mm»,
- Datum der Messung der Wegdrehzahl des Fahrzeugs und des wirksamen Reifenumfangs.

B. Plombierung

Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:

a) das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, dass es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen lässt,

b) die Enden der Verbindung zwischen dem eigentlichen Kontrollgerät und dem Fahrzeug,

c) die eigentliche Justiereinrichtung und deren Anschluss an die übrigen Teile der Anlage,

d) die Umschaltvorrichtung bei Motorfahrzeugen mit mehreren Hinterachsuntersetzungen,

e) die Verbindungen der Justiereinrichtung und der Umschalteinrichtung mit den übrigen Teilen der Anlage,

f) die unter Kapitel III Abschnitt A Nummer 7 Buchstabe b) vorgesehenen Gehäuse.

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

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

VI. Einbauprüfungen und Nachprüfungen

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

1. Bescheinigung für neue oder reparierte Geräte

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

Die Mitgliedstaaten können zu diesem Zweck eine erste Prüfung vornehmen, die in der Nachprüfung und Bestätigung der Übereinstimmung eines neuen oder instandgesetzten Gerätes mit dem genehmigten Muster und/oder den Anforderungen der Verordnung einschliesslich ihrer Anhänge besteht, oder die Bescheinigung den Herstellern oder deren Beauftragten übertragen.

2. Einbauprüfung

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

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

3. Regelmässige Nachprüfungen

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

Überprüft werden insbesondere:

- ordnungsgemässe Arbeitsweise des Gerätes,
- Vorhandensein des Prüfzeichens auf den Geräten,

– Vorhandensein des Einbauschildes,

– Unversehrtheit der Plomben des Gerätes und der anderen Einbauteile,
– wirksamer Umfang der Reifen.

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

4. Messung der Anzeigefehler

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

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

Anlage 2

Prüfzeichen und Bauartgenehmigungsbogen

I. Prüfzeichen

1. Das Prüfzeichen besteht

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

Deutschland	– 1	Österreich	– 12	Kroatien	– 25
Frankreich	– 2	Luxemburg	– 13	Slowenien	– 26
Italien	– 3	Norwegen	– 16	Slowakische Republik	– 27
Niederlande	– 4	Dänemark	– 18	Belarus	– 28
Schweden	– 5	Rumänien	– 19	Estland	– 29
Belgien	– 6	Polen	– 20	Moldau, Republik	– 30
Tschechische Republik	– 8	Portugal	– 21	Bosnien-Herzegowina	– 31
Spanien	– 9	Russische Föderation	– 22	Lettland	– 32
Jugoslawien	– 10	Griechenland	– 23		
Vereinigtes Königreich	– 11	Irland	– 24		

Nachfolgende Nummern werden zugeteilt:

i) Ländern, die Vertragspartei des Abkommens von 1958 über die Annahme einheitlicher Zulassungsbedingungen und die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen für Kraftfahrzeugausrüstung und -teile sind, dieselben Nummern, wie sie diesen Ländern im Rahmen dieses Abkommens zugeteilt wurden;

ii) Ländern, die Nichtvertragspartei des Abkommens von 1958 sind, in der chronologischen Reihenfolge der Ratifizierung oder des Beitritts zu diesem Abkommen

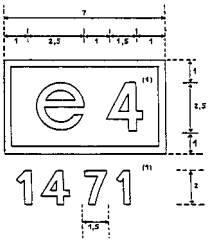
und

aus einer Bauartgenehmigungsnummer, die der Nummer des für das Muster des Kontrollgeräts oder des Einlageblatts ausgestellten Bauartgenehmigungsbogens entspricht und an einer beliebigen Stelle in der Nähe des Rechtecks anzubringen ist.

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

2. Das Prüfzeichen wird auf dem Typenschild eines jeden Gerätes und auf jedem Einlageblatt angebracht. Das Prüfzeichen muss unverwischbar und gut lesbar sein.

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



(1) Diese Zahlen sind lediglich als Beispiel angeführt

II. Bauartgenehmigungsbogen

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

Bauartgenehmigungsbogen

Name der zuständigen Behörde .....

Mitteilung betreffend*
- die Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgerätes
- den Entzug der Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgerätes
- die Genehmigung für ein Einlageblatt
- den Entzug der Genehmigung für ein Einlageblatt

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

14. Bemerkungen

.....
(Unterschrift)

* Unzutreffendes ist zu streichen.

10439