

(Übersetzung)

6. Änderung**Teil 1****Änderungen zum Hauptteil des AETR**

(gemäß dem in Artikel 21, Absätze 1 bis 6 festgelegten Verfahren)

Artikel 1 (Begriffsbestimmungen)

In Artikel 1 des AETR wird der Wortlaut der folgenden Begriffsbestimmungen geändert:

„f) ‚zulässige Höchstmasse‘ die Höchstmasse des beladenen Fahrzeugs, die von der zuständigen Behörde des Zulassungsstaates für zulässig erklärt wurde;“

„g) ‚Beförderung im Straßenverkehr‘ jede ganz oder teilweise auf einer öffentlichen Straße durchgeführte Fahrt eines zur Personen- oder Güterbeförderung verwendeten leeren oder beladenen Fahrzeugs;“

„j) ‚Fahrer‘ jede Person, ob Arbeitnehmer oder nicht, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in einem Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil seiner Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können;“

„m) ‚Ruhepause‘ jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;“

In Artikel 1 des AETR werden die folgenden Begriffsbestimmungen angefügt:

„n) ‚Fahrtunterbrechung‘ jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrttätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird;

o) ‚tägliche Ruhezeit‘ den täglichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine ‚regelmäßige tägliche Ruhezeit‘ und eine ‚reduzierte tägliche Ruhezeit‘ umfasst:

– ‚regelmäßige tägliche Ruhezeit‘ eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Diese regelmäßige tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss;

– ‚reduzierte tägliche Ruhezeit‘ eine Ruhepause von mindestens 9 Stunden, aber weniger als 11 Stunden;

p) ‚wöchentliche Ruhezeit‘ den wöchentlichen Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann und der eine ‚regelmäßige wöchentliche Ruhezeit‘ und eine ‚reduzierte wöchentliche Ruhezeit‘ umfasst:

– ‚regelmäßige wöchentliche Ruhezeit‘ eine Ruhepause von mindestens 45 Stunden;

– ‚reduzierte wöchentliche Ruhezeit‘ eine Ruhepause von weniger als 45 Stunden, die vorbehaltlich der Bedingungen des Artikels 8 Absatz 6 auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann;

q) ‚andere Arbeiten‘ alle Arbeitstätigkeiten, mit Ausnahme der Fahrttätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors. Nicht enthalten sind Wartezeiten und Zeiten, in denen nicht gelenkt wird, in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug;

r) ‚Lenkzeit‘ die Dauer der Lenktätigkeit, die vollautomatisch oder halbautomatisch oder von Hand gemäß den Anforderungen dieses Übereinkommens aufgezeichnet wird;

s) ‚Tageslenkzeit‘ die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauffolgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit;

t) ‚Wochenlenkzeit‘ die summierte Gesamtlenkzeit innerhalb einer Woche;

u) ‚Lenkdauer‘ die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. Die Lenkdauer kann ununterbrochen oder unterbrochen sein;

v) ‚Mehrfahrerbetrieb‘ den Fall, in dem während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch;

w) ‚Verkehrsunternehmen‘ jede natürliche oder juristische Person und jede Vereinigung oder Gruppe von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit der ohne Erwerbszweck sowie jede eine eigene Rechtspersönlichkeit besitzende oder einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit unterstehende offizielle Stelle, die Beförderungen im Straßenverkehr gewerblich oder im Werkverkehr vornimmt.“

Artikel 2 (Geltungsbereich)

Artikel 2 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

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

2. Jedoch gilt vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung zwischen Vertragsparteien, deren Hoheitsgebiet befahren wird, dieses Übereinkommen nicht für die Beförderung im internationalen Straßenverkehr mit

a) Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässige Höchstmasse, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt;

- b) Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern;
- c) Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
- d) Fahrzeugen, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h;
- e) Fahrzeugen, die Eigentum der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr und der für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräfte sind oder von ihnen ohne Fahrer angemietet werden, sofern die Beförderung aufgrund der diesen Diensten zugewiesenen Aufgaben stattfindet und ihrer Aufsicht unterliegt;
- f) Fahrzeugen – einschließlich Fahrzeugen, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe verwendet werden – , die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;
- g) Spezialfahrzeugen für medizinische Zwecke;
- h) speziellen Pannenhilfefahrzeugen, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden;
- i) Fahrzeugen, mit denen zum Zweck der technischen Entwicklung oder im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße durchgeführt werden, sowie neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;
- j) Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden;
- k) Nutzfahrzeugen, die nach den Rechtsvorschriften der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden.“

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

Artikel 3 Absatz 2 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„2. a) Jedoch bleibt es jeder Vertragspartei überlassen, bei Fahrzeugen, die in einem Nichtvertragsstaat zugelassen sind, anstelle eines Kontrollgeräts, das den Spezifikationen im Anhang dieses Übereinkommens entspricht, nur Tageskontrollblätter zu verlangen, die von jedem Mitglied der Fahrzeugbesatzung für den Zeitraum ab der Einfahrt in das Hoheitsgebiet der ersten Vertragspartei handschriftlich auszufüllen sind.

b) Zu diesem Zweck trägt jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung in sein Tageskontrollblatt die Angaben zu seinen beruflichen Tätigkeiten und Ruhezeiten ein und verwendet dabei die entsprechenden graphischen Symbole gemäß Artikel 12 des Anhangs zu diesem Übereinkommen.“

Artikel 6 (Lenkzeiten)

Artikel 6 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„1. Die Tageslenkzeit gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 1 Buchstabe s darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden.

2. Die Wochenlenkzeit gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 1 Buchstabe t darf 56 Stunden nicht überschreiten.

3. Die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen darf 90 Stunden nicht überschreiten.

4. Die Lenkzeiten umfassen alle Fahrten im Gebiet von Vertragsparteien und im Gebiet von Nichtvertragsparteien.

5. Der Fahrer muss die Zeiten im Sinne des Artikels 1 Buchstabe q sowie alle Lenkzeiten in einem Fahrzeug, das für gewerbliche Zwecke außerhalb des Anwendungsbereichs dieses Übereinkommens verwendet wird, als andere Arbeiten festhalten; ferner muss er die Bereitschaftszeiten im Sinne des Artikels 12 Absatz 3 Buchstabe c des Anhangs zu diesem Übereinkommen festhalten. Diese Zeiten sind entweder handschriftlich auf einem Schaublatt oder einem Ausdruck einzutragen oder manuell in das Kontrollgerät einzugeben.“

Artikel 7 (Fahrtunterbrechungen)

Artikel 7 Absätze 1 bis 3 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„1. Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

2. Diese Unterbrechung im Sinne von Artikel 1 Buchstabe n kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser so einzufügen sind, dass Absatz 1 eingehalten wird.

3. Für die Anwendung dieses Artikels gelten die Wartezeit oder die Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähr- oder in einem Zug verbracht werden, nicht als ‚andere Arbeiten‘ im Sinne von Artikel 1 Buchstabe q, sondern als ‚Fahrtunterbrechung‘.“

Artikel 8 (Ruhezeiten)

Artikel 8 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„1. Der Fahrer muss tägliche und wöchentliche Ruhezeiten gemäß Artikel 1 Buchstaben o und p einhalten.

2. Innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss der Fahrer eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Beträgt der Teil der täglichen Ruhezeit, die in den 24-Stunden-

Zeitraum fällt, mindestens 9 Stunden, jedoch weniger als 11 Stunden, so ist die fragliche tägliche Ruhezeit als verkürzte tägliche Ruhezeit anzusehen.

3. Abweichend von Absatz 2 muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer innerhalb von 30 Stunden nach dem Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens 9 Stunden genommen haben.

4. Eine tägliche Ruhezeit kann verlängert werden, so dass sich eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit oder eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit ergibt.

5. Der Fahrer darf zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens drei reduzierte tägliche Ruhezeiten einlegen.

6. a) In jeweils zwei aufeinander folgenden Wochen hat der Fahrer mindestens folgende Ruhezeiten einzuhalten:

i) zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder

ii) eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

b) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a kann ein Fahrer, der im Rahmen eines internationalen Straßenpersonenverkehrs, der kein Linienverkehr ist, eine Einzelfahrt durchführt, die wöchentliche Ruhezeit nach einer vorangegangenen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben, vorausgesetzt, dass

i) der Verkehrsdienst mindestens 24 aufeinander folgende Stunden im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei oder in einem Drittland andauert, das nicht mit dem Land identisch ist, in dem der Verkehrsdienst seinen Ausgang genommen hat, und

ii) der Fahrer nach dieser Ausnahme:

a. entweder zwei wöchentliche Ruhezeiten nimmt,

b. oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden. Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss;

iii) vier Jahre, nachdem das Zulassungsland den digitalen Fahrtenschreiber eingeführt hat, das Fahrzeug gemäß den Anforderungen in Anlage 1B des Anhangs mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist und

iv) nach dem 1. Januar 2014 das Fahrzeug im Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr im Mehrfahrerbetrieb gefahren wird oder die in Artikel 7 genannte Lenkzeit auf drei Stunden verringert wird.

c) Abweichend von Absatz 6 Buchstabe a muss ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer jede Woche eine regelmäßige Ruhezeit von mindestens 45 Stunden nehmen. Dieser Zeitraum kann auf ein Minimum von 24 Stunden reduziert werden (reduzierte wöchentliche Ruhezeit). Dabei wird jedoch die Reduzierung durch eine gleichwertige Ruhepause ausgeglichen, die ohne Unterbrechung vor dem Ende der dritten Woche nach der betreffenden Woche genommen werden muss.

Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit.

7. Jede Ruhepause, die als Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird, ist an eine andere Ruhezeit von mindestens 9 Stunden anzuhängen.

8. Sofern sich ein Fahrer hierfür entscheidet, können nicht am Standort eingelegte tägliche Ruhezeiten und reduzierte wöchentliche Ruhezeiten im Fahrzeug verbracht werden, sofern das Fahrzeug über geeignete Schlafmöglichkeiten für jeden Fahrer verfügt und nicht fährt.

9. Eine wöchentliche Ruhezeit, die in zwei aufeinander folgende Wochen fällt, kann für eine der beiden Wochen gezählt werden, nicht aber für beide.“

Es wird ein neuer Artikel 8^{bis} angefügt:

„Artikel 8^{bis} (Ausnahmen von Artikel 8)

1. Legt ein Fahrer, der ein Fahrzeug begleitet, das auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn befördert wird, eine regelmäßige tägliche Ruhezeit ein, so kann diese Ruhezeit abweichend von Artikel 8 höchstens zwei Mal durch andere Tätigkeiten unterbrochen werden, sofern

a) der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit vor oder nach dem Teil der täglichen Ruhezeit genommen werden kann, der auf einem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbracht wird;

b) der Zeitraum zwischen den Teilen der täglichen Ruhezeit so kurz wie möglich ist und auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug eine Stunde übersteigt; dabei umfasst der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten. Dem Fahrer muss während dieser täglichen Ruhezeit eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung stehen.

2. Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um zu einem in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitsgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist nur dann als Ruhepause oder Fahrtunterbrechung anzusehen, wenn sich der Fahrer auf einem Fährschiff oder in einem Zug befindet und Zugang zu

einer Koje oder einem Liegewagen hat.

3. Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, dem der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als ‚andere Arbeiten‘ anzusehen.“

Artikel 9 (Ausnahmen)

In Artikel 9 des AETR erhält der letzte Satz folgenden Wortlaut:

„... Der Fahrer hat spätestens bei Ankunft an einem geeigneten Halteplatz Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt oder einem Ausdruck des Kontrollgeräts oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken.“

Artikel 11 (Überwachung durch das Unternehmen)

Artikel 11 Absatz 1 des AETR erhält folgenden Wortlaut:

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

In Artikel 11 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„... oder zu Verstößen gegen dieses Übereinkommen ermutigen.“

Artikel 11 wird durch die folgenden neuen Absätze ergänzt:

„4. Das Verkehrsunternehmen haftet für Verstöße von Fahrern des Unternehmens, selbst wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaates oder eines Drittstaates begangen wurde.

Unbeschadet des Rechts der Vertragsparteien, Verkehrsunternehmen uneingeschränkt haftbar zu machen, können die Vertragsparteien diese Haftung von einem Verstoß des Unternehmens gegen die Absätze 1 und 2 abhängig machen. Die Vertragsparteien können alle Beweise prüfen, die belegen, dass das Verkehrsunternehmen billigerweise nicht für den begangenen Verstoß haftbar gemacht werden kann.

5. Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrer-vermittlungsagenturen stellen sicher, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen dieses Übereinkommen verstoßen.“

Artikel 12 (Durchführungsmaßnahmen)

Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben a bis c erhält folgenden Wortlaut:

„a) Die zuständigen Verwaltungsbehörden der Vertragsparteien führen diese Kontrollen in der Weise durch, dass:

i) in jedem Kalenderjahr mindestens 1 v. H. der Arbeitstage der Fahrer von Fahrzeugen, die in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens fallen, kontrolliert werden. Ab dem 1. Januar 2010 erhöht sich dieser Anteil auf mindestens 2 v. H. und ab dem 1. Januar 2012 auf mindestens 3 v. H.;

ii) an mindestens 15 v. H. aller überprüften Arbeitstage Straßenkontrollen und an mindestens 25 v. H. Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen durchgeführt werden. Ab dem 1. Januar 2010 werden mindestens 30 v. H. aller kontrollierten Arbeitstage im Rahmen von Straßenkontrollen und mindestens 50 v. H. im Rahmen von Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken überprüft.

b) Im Rahmen von Straßenkontrollen werden überprüft:

i) die Tages- und Wochenlenkzeiten, die Unterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten;

ii) die Schaublätter der vorangegangenen Tage, die im Fahrzeug mitgeführt werden müssen und/oder die im persönlichen Kontrollbuch des Fahrers gespeicherten Daten und/oder die im Kontrollgerät gespeicherten Daten für denselben Zeitraum und/oder gegebenenfalls die Ausdrücke hiervon;

iii) das fehlerfreie Funktionieren des Kontrollgeräts.

Diese Kontrollen sind ohne Diskriminierung nach gebietsansässigen oder gebietsfremden Fahrzeugen, Unternehmen und Fahrern und ungeachtet des Ausgangs- oder Zielpunktes der Fahrt oder der Art des Fahrtenschreibers durchzuführen.

c) Bei den Kontrollen auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen wird zusätzlich zu den bei den Straßenkontrollen überprüften Punkten und der Übereinstimmung mit den Anforderungen des Artikels 11 Absatz 2 der Anlage Folgendes überprüft:

i) die wöchentlichen Ruhezeiten und die Lenkzeiten zwischen diesen Ruhezeiten;

ii) die Beschränkungen der Lenkzeit während zweier aufeinander folgenden Wochen;

iii) der Ausgleich für die verkürzten wöchentlichen Ruhezeiten gemäß Absatz 6;

iv) die Verwendung von Schaublättern und/oder der Daten der Fahrzeugeinheit und des Fahrerkontrollbuchs und deren Ausdrücke und/oder die Planung der Arbeitszeiten der Fahrer.“

Artikel 12 wird durch die neuen Absätze 6 bis 8 ergänzt:

„6. a) Eine Vertragspartei ermächtigt ihre zuständigen Behörden, gegen einen Fahrer bei einem in ihrem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen dieses Übereinkommen eine Sanktion zu verhängen, sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder eines Dritt-

staates begangen wurde;

b) Eine Vertragspartei ermächtigt ihre zuständigen Behörden, gegen ein Unternehmen bei einem in ihrem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß gegen dieses Übereinkommen eine Sanktion zu verhängen sofern hierfür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder eines Drittstaates begangen wurde.

Dabei gilt folgende Ausnahmeregelung: Wird ein Verstoß festgestellt, der von einem Unternehmen begangen wurde, das seinen Sitz im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder eines Drittstaates hat, so muss die Verhängung von Sanktionen dem Verfahren entsprechen, das im bilateralen Straßenverkehrsabkommen zwischen den beiden betroffenen Parteien festgelegt ist.

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

7. Leitet eine Vertragspartei in Bezug auf einen bestimmten Verstoß ein Verfahren ein oder verhängt sie eine Sanktion, so muss sie dem Fahrer gegenüber angemessene schriftliche Belege beibringen.

8. Die Vertragsparteien stellen sicher, dass ein System verhältnismäßiger Sanktionen, die finanzielle Sanktionen umfassen können, für den Fall besteht, dass Unternehmen oder mit ihnen verbundene Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen gegen das vorliegende Übereinkommen verstoßen.“

Das AETR wird durch die folgenden neuen Artikel 12^{bis}, 13^{bis} und 22^{ter} ergänzt:

„Artikel 12^{bis} (Standardisierte Musterformulare)

1. Zur Vereinfachung internationaler Straßenkontrollen werden standardisierte Musterformblätter, die bei Bedarf verwendet werden, in den Anhang aufgenommen, der entsprechend um eine neue Anlage 3 erweitert wird. Diese Formulare werden gemäß dem in Artikel 22^{ter} festgelegten Verfahren aufgenommen oder geändert.

2. Die Muster in Anlage 3 sind nicht verbindlich. Wenn sie jedoch verwendet werden, sind ihr Inhalt, insbesondere die Nummerierung, die Reihenfolge und die Überschriften der einzelnen Punkte zu beachten.

3. Die Vertragsparteien können diese Angaben durch zusätzliche Informationen ergänzen, um nationalen oder regionalen Bestimmungen zu entsprechen. Diese zusätzlichen Informationen sind in keinem Fall für Beförderungen erforderlich, die im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei oder in einem Drittstaat ihren Ausgang nehmen. Daher sind diese Angaben getrennt von den Angaben zu internationalen Beförderungen auf dem Formblatt aufzuführen.

4. Diese Formulare werden bei Straßenkontrollen, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei des Übereinkommens durchgeführt werden, akzeptiert.

Artikel 13^{bis} (Übergangsbestimmungen)

Die Bestimmungen, auf die am Ende von Artikel 12 Absatz 7 Buchstaben a und b des Anhangs verwiesen wird, gelten drei Monate nach dem Inkrafttreten dieser Änderung.

Artikel 22^{ter} (Verfahren zur Änderung der Anlage 3)

1. Die Anlage 3 des Anhangs zu diesem Übereinkommen wird entsprechend dem im Folgenden beschriebenen Verfahren geändert.

2. Vorschläge zur Aufnahme von Musterformularen in Anlage 3 gemäß Artikel 12^{bis} oder zur Änderung bestehender Formulare werden dem Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa zur Annahme vorgelegt. Der Vorschlag gilt als angenommen, wenn die Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien ihn befürwortet.

Das Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa unterrichtet die zuständigen Behörden aller Vertragsparteien offiziell über alle angenommenen Änderungen und leitet diese Mitteilung zusammen mit einer Abschrift des entsprechenden Wortlauts auch an den Generalsekretär weiter.

3. Jedes angenommene Musterformular kann drei Monate nach dem Zeitpunkt der Mitteilung an die Vertragsparteien verwendet werden.“

Teil 2**Änderungen des Anhangs zum AETR**
(gemäß dem in Artikel 21 Absatz 8 festgelegten Verfahren)**Artikel 11**

Artikel 11 Absatz 2 des Anhangs wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„2. a) Die Unternehmen bewahren Schaublätter und Kopien, sofern Kopien nach Maßgabe von Artikel 12 Absatz 1 gefertigt wurden, chronologisch geordnet und in lesbarer Form mindestens ein Jahr lang nach ihrer Verwendung auf und händigen den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie der Schaublätter aus. Die Unternehmen händigen den betroffenen Fahrern auf Verlangen ebenfalls Kopien der von den Fahrerkarten heruntergeladenen Daten und Ausdrücke dieser Kopien aus. Die Schaublätter, die Ausdrücke sowie die heruntergeladenen Daten werden auf Verlangen jedes ermächtigten Kontrollbeamten erstellt und ausgehändigt.

b) Ein Unternehmen, das Fahrzeuge einsetzt, die mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B des vorliegenden Anhangs ausgerüstet sind und die in den Geltungsbereich dieses Abkommens fallen, muss:

i) sicherstellen, dass alle Daten aus der Fahrzeugeinheit und der Fahrerkarte, so oft wie von der Vertragspartei verlangt, heruntergeladen werden und dass die entsprechenden Daten häufiger heruntergeladen werden, um sicherzustellen, dass alle Daten zu Tätigkeiten des Unternehmens oder für das Unternehmen heruntergeladen werden;

ii) sicherstellen, dass alle Daten, die aus der Fahrzeugeinheit und der Fahrerkarte heruntergeladen werden, mindestens 12 Monate nach der Aufzeichnung aufbewahrt werden und diese Daten auf Verlangen eines Kontrollbeamten entweder direkt oder über Fernübertragung von den Geschäftsgrundstücken des Unternehmens zur Verfügung stehen.

Zum Zwecke dieses Unterabsatzes wird der Ausdruck ‚heruntergeladen‘ entsprechend der Begriffsbestimmung in Anlage 1B, Kapitel I, Buchstabe s ausgelegt.“

Artikel 12

In Artikel 12 Absatz 1 des Anhangs zum AETR

– werden nur in der französischen Fassung der zweite und dritte Unterabsatz wie folgt geändert:

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

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

– In der englischen Fassung wird im zweiten Unterabsatz:

das Wort ‚temporary‘ durch das Wort ‚appropriate‘ ersetzt.

Artikel 12 Absatz 2 des Anhangs des AETR erhält folgenden Wortlaut:

„2. a) Die Fahrer benutzen für jeden Tag, an dem sie ein Fahrzeug lenken, ab dem Zeitpunkt, an dem sie das Fahrzeug übernehmen, Schaublätter oder Fahrerkarten. Das Schaublatt oder die Fahrerkarte wird erst nach der täglichen Arbeitszeit entnommen, es sei denn, eine Entnahme ist auf andere Weise zulässig. Kein Schaublatt oder keine Fahrerkarte darf über den Zeitraum, für den es beziehungsweise sie bestimmt ist, hinaus verwendet werden.

Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist, muss jeder Fahrer sicherstellen, dass seine Fahrerkarte in den richtigen Schlitz des Fahrtenschreibers eingeschoben ist.

b) Wenn die Fahrer sich nicht im Fahrzeug aufhalten und daher nicht in der Lage sind, das in das Fahrzeug eingebaute Gerät zu betätigen, müssen die in Absatz 3, zweiter Gedankenstrich, Buchstaben b, c und d genannten Zeiträume:

i) von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublatts auf dem Schaublatt eingetragen werden, wenn das Fahrzeug mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist; oder

ii) mit Hilfe der manuellen Einstellvorrichtung des Kontrollgeräts auf dem Schaublatt eingetragen werden, wenn das Fahrzeug mit einem Gerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist.

c) Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern die erforderlichen Änderungen so vor, dass die in Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.“

Artikel 12 Absatz 7 Buchstaben a und b des Anhangs zum AETR erhält folgenden Wortlaut:

„7. a) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

i) die Schaublätter für die laufende Woche sowie die Schaublätter der vorangegangenen 15 Kalendertage;

ii) die Fahrerkarte, falls er Inhaber einer solchen Karte ist, und

iii) handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke für die laufende Woche und die vorangegangenen 15 Kalendertage entsprechend den Bestimmungen dieses Übereinkommens.

Beginnend mit dem Tag der Anwendung gemäß Artikel 13^{bis} dieses Übereinkommens beziehen sich die in den Ziffern i bis

iii genannten Zeiträume auf den laufenden Tag und die vorangegangenen 28 Kalendertage.

b) Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1B ausgerüstet ist, so muss er den Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit Folgendes vorlegen können:

i) die Fahrerkarte, deren Inhaber er ist;

ii) handschriftliche Aufzeichnungen und Ausdrücke für die laufende Woche und die vorangegangenen 15 Kalendertage entsprechend den Bestimmungen dieses Übereinkommens;

iii) die Schaublätter für den Zeitraum gemäß Ziffer ii, falls er in dieser Zeit ein Fahrzeug gelenkt hat, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anlage 1 ausgerüstet ist.

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

Artikel 13

Artikel 13 Absatz 2 des Anhangs zum AETR erhält folgenden Wortlaut:

„2. a) Während einer Betriebsstörung oder bei Fehlfunktion des Kontrollgeräts hat der Fahrer auf dem Schaublatt (den Schaublättern) oder einem dem Schaublatt oder der Fahrerkarte beizufügenden Blatt die vom Kontrollgerät nicht mehr einwandfrei aufgezeichneten oder ausgedruckten Angaben über die Zeitgruppen zu vermerken, zusammen mit Angaben zu seiner Person (Name und Nummer des Führerscheins oder der Fahrerkarte) und seiner Unterschrift.

b) Bei Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Fahrerkarte oder wenn sie sich nicht in seinem Besitz befindet, hat der Fahrer:

i) zu Beginn seiner Fahrt die Angaben über das von ihm gelenkte Fahrzeug auszudrucken und in den Ausdruck:

– die Angaben zu seiner Person (Name und Nummer des Führerscheins oder der Fahrerkarte) einzutragen und mit seiner Unterschrift zu versehen;

– die in Artikel 12 Absatz 3 zweiter Gedankenstrich Buchstaben b, c und d genannten Zeiten einzutragen;

ii) am Ende seiner Fahrt die Angaben über die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Zeiten auszudrucken, die vom Fahrtenschreiber nicht erfassten Zeiten, in denen er seit Erstellen des Ausdrucks bei Fahrtantritt andere Arbeiten ausgeübt hat, Bereitschaft hatte oder eine Ruhepause eingelegt hat, zu vermerken und auf diesem Dokument die Angaben einzutragen, mit denen der Fahrer identifiziert werden kann (Name, Nummer der Fahrerkarte oder des Führerscheins), sowie seine Unterschrift anzubringen.“

Teil 3

Änderungen der Anlagen zum Anhang des AETR

(nach dem in Artikel 22 festgelegten Verfahren)

Anlage 1

(Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung)

In der russischen Fassung wird in Kapitel III Abschnitt C Absatz 4 Buchstabe a Ziffer iii der erste Gedankenstrich durch folgenden Wortlaut ersetzt:

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

Anlage 2

(Prüfzeichen und Bauartgenehmigungsbogen)

Der Liste in Abschnitt I Absatz 1 „Prüfzeichen“ werden folgende Länder hinzugefügt:

Albanien	54
Armenien	55
Montenegro	56
San Marino	57
Monaco	59
„Serbien und Montenegro 10“ werden ersetzt durch:	
Serbien	10

Neue Anlage 3

Nach Anlage 2 des Anhangs wird eine neue Anlage 3 mit folgendem Wortlaut angefügt:

„Musterformulare

Gemäß Artikel 12^{bis} dieses Übereinkommens können die Straßenverkehrsunternehmen folgende Musterformulare zur Erleichterung von Straßenkontrollen verwenden:

1. Die Bescheinigung von Tätigkeiten ist zu verwenden, wenn ein Fahrer in Krankheitsurlaub oder Jahresurlaub war oder wenn er ein Fahrzeug gelenkt hat, das nicht in den Geltungsbereich des AETR gemäß Artikel 2 des vorliegenden Übereinkommens fällt.

Hinweise zur Benutzung (wenn möglich auf der Rückseite des Formulars)

- a) Alle Felder des Formulars sind vor Fahrtantritt durch das Verkehrsunternehmen und den betroffenen Fahrer auszufüllen.
 - b) Der Text des Formulars darf nicht verändert werden.
 - c) Um gültig zu sein, muss das Formular sowohl durch den Bevollmächtigten des Verkehrsunternehmens als auch durch den Fahrer selbst unterzeichnet sein. Bei Einzelunternehmen unterzeichnet der Fahrer einmal für das Unternehmen und zum anderen als Fahrer. Nur das unterzeichnete Original ist gültig.
 - d) Das Formular kann auf Papier mit dem Firmenlogo des Unternehmens gedruckt werden. Die Abschnitte 1 bis 5 können bereits vorgedruckt werden. Die Unterschrift des Unterzeichneten kann nicht durch den Firmenstempel des Unternehmens ersetzt werden, dieser kann jedoch zusätzlich angebracht werden.
 - e) Alle zusätzlichen nationalen oder regionalen Informationen müssen auf der Rückseite des Formulars erscheinen.
 - f) Ist das Formular in einer anderen Sprache als Englisch oder Französisch abgefasst, muss der Titel in der Landessprache nach den englischen und französischen Titeln erscheinen. Die Überschriften der einzelnen Abschnitte sind ebenfalls in Englisch anzugeben, wenn das Original in einer anderen Sprache als Englisch (siehe beigefügtes Muster) abgefasst ist.
2. (für ein mögliches anderes Formular reserviert)...

ANLAGE 3 DES ANHANGS ZUM AETR

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

BESCHEINIGUNG VON TÄTIGKEITEN
(VERORDNUNG (EG) 561/2006 ODER AETR**)

Vor jeder Fahrt maschinenschriftlich auszufüllen und zu unterschreiben

Zusammen mit den Original-Fahrtenschreiberaufzeichnungen aufzubewahren

FALSCHER BESCHEINIGUNGEN STELLEN EINEN VERSTOß GEGEN GELTENDES RECHT DAR

Vom Unternehmen auszufüllen (Part to be filled in by the undertaking)

1. Name des Unternehmens / *Name of the undertaking*:

2. Straße, Hausnr. Postleitzahl, Ort / *Street address, postal code, city*:
.....

Land / *Country*:

3. Telefon-Nr. (mit internationaler Vorwahl) / *Telephone number (including international prefix)*:

4. Fax-Nr. (mit internationaler Vorwahl) / *Fax number (including international prefix)*:

5. E-Mail-Adresse / *e-mail address*:

Ich, der/die Unterzeichnete (I, the undersigned):

6. Name und Vorname / *Name and first name*:

7. Position im Unternehmen / *Position in the undertaking*:

erkläre, dass der Fahrer/die FahrerIn/ declare that the driver:

8. Name und Vorname / *Name and first name*:

9. Geburtsdatum (Tag/Monat/Jahr): / *Date of birth (day/month/year)*:

10. Nummer des Führerscheines, des Personalausweises oder des Reisepasses / *Driving licence or identity card or passport number*:

11. Beginn der Tätigkeit für das Unternehmen am (Tag/Monat/Jahr) / *who has started to work at the undertaking on (day/month/year)*:

im Zeitraum/ for the period:

12. von (Uhrzeit – Tag – Monat – Jahr) / *from (hour/day/month/year)*:

13. bis (Uhrzeit – Tag – Monat – Jahr) / *to (hour/day/month/year)*:

14. ☐ sich im Krankheitsurlaub befand***) / *was on sick leave*:

15. ☐ sich im Erholungsurlaub befand***) / *was on annual leave*:

16. ☐ sich im Urlaub oder in der Ruhepause befand***) / *was on leave or rest*:

17. ☐ ein vom Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR ausgenommenes Fahrzeug gelenkt hat***) / *drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR*:

18. ☐ andere Arbeiten als das Lenken eines Fahrzeugs durchführte***) / *performed other work than driving*:

19. ☐ verfügbar war***) / *was available*:

20. Ort / *Place*: Datum / *Date*:

Unterschrift / *signature*:

21. Ich, der Fahrer/die FahrerIn bestätige, dass ich im vorstehend genannten Zeitraum kein unter den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 oder des AETR fallendes Fahrzeug gelenkt habe. / *I, the driver, confirm that I have not been driving a vehicle falling under the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR during the period mentioned above.*

22. Ort / *Place*: Datum / *Date*:

Unterschrift des Fahrers/der FahrerIn / Signature of the driver

*) Eine elektronische und druckfähige Fassung dieses Formblatts ist im Internet unter <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html> verfügbar.
This Form is available in electronic and printable versions at the following address: <http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>.

**) Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals. / *European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport.*

***) Nur ein Kästchen kann angekreuzt werden. / *Choose only one box*

