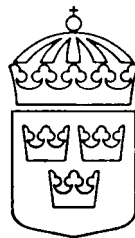


# Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 1102-3716

---

*Utgiven av Utrikesdepartementet*

**SÖ 2012: 14**

**Nr 14**

**Ändringar i den europeiska överenskommelsen den  
1 juli 1970 om arbetsförhållanden för fordonsbesätt-  
ningar vid internationella vägtransporter (AETR) (SÖ  
1973:53, SÖ 1983:58, SÖ 1992:40, SÖ 2012:11, SÖ  
2012:12 och SÖ 2012:13)**

**Genève den 31 oktober 2008**

Ändringarna trädde i kraft den 20 september 2010.

**Ändringar i den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)**

*(enligt det förfarande som anges i artikel 21.1–6)*

**Artikel 1 (Definitioner)**

Definitionerna, i artikel 1, ska ändras på följande sätt:

"f) "totalvikt" den maximala vikten på det lastade fordonet som har förklarats tillåten av den behöriga myndigheten i den stat i vilken fordonet är registrerat,"

"g) "vägtransport" all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods,"

"j) "förare" den person, avlönad eller inte, som kör fordonet även under en kort period, eller som i tjänsten medföljer i fordonet för att vid behov vara tillgänglig för körning,"

"m) "vila" sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid,"

Följande nya definitioner ska läggas till artikel 1:

"n) "rast" tidsperiod under vilken föraren inte får köra eller utföra något annat arbete och som endast ska utnyttjas för återhämtning,

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

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

- "reducerad dygnsvila" en viloperiod om minst nio men mindre än elva timmar,

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

- "normal veckovila" en viloperiod om minst 45 timmar,

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

q) "annat arbete" all arbetstid utom "körning", inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn. Det inbegriper inte väntetid eller tid som inte ägnas åt att köra och som tillbringas i ett fordon i rörelse, ombord på en färja eller ett tåg,

r) "körtid" tid som automatiskt, halvautomatiskt eller manuellt registreras som körning i enlighet med villkoren i denna överenskommelse,

- s) "daglig körtid" sammanlagd körtid mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila,
- t) "körtid per vecka" sammanlagd körtid under en vecka,
- u) "körperiod" den sammanlagda körtiden från det att föraren börjar köra efter en viloperiod eller en rast till dess att denne tar en viloperiod eller en rast. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten,
- v) "multibemanning" bemanning av ett fordon där minst två förare medföljer fordonet för att köra det under varje körperiod mellan två på varandra följande perioder av dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila. Närvaron av minst två förare är frivillig under den första timmen av multibemanning, men obligatorisk för den återstående perioden,
- w) "transportföretag" fysiska och juridiska personer, sammanslutningar eller grupper av personer som inte är juridiska personer med eller utan vinstdrivande syfte samt offentliga organ, antingen med egen ställning som juridisk person eller underställda en myndighet med sådan ställning, vilka utför vägtransporter, oberoende av om detta sker för egen räkning eller mot betalning eller annan ersättning."

## **Artikel 2 (Tillämpningsområde)**

Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

"1. Varje fördragsslutande part ska inom det egna territoriet tillämpa denna överenskommelse på varje internationell vägtransport som utförs med fordon som har registrerats inom den fördragsslutande partens territorium eller inom en annan fördragsslutande parts territorium.

2. Emellertid ska, om inte de fördragsslutande parter vilkas territorium berörs kommer överens om annat, denna överenskommelse inte tillämpas på internationella vägtransporter som utförs med

- a) fordon som används för godstransporter, om fordonets totalvikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 3,5 ton,
- b) fordon som används för persontransporter, om fordonen på grund av sin konstruktion och utrustning är lämpliga för transport av högst nio personer, inklusive föraren, och är avsedda för detta ändamål,
- c) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,
- d) fordon vars högsta tillåtna hastighet inte överstiger 40 kilometer i timmen,
- e) fordon som ägs eller hyrs, utan förare, av försvarsmakten, räddningstjänsten, brandförsvaret och styrkor som ansvarar för att upprätthålla allmän ordning, om transporten utförs till följd av de uppgifter som ålagts dessa yrkeskårer och genomförs under deras kontroll,

## SÖ 2012: 14

- f) fordon som används i nödsituationer eller räddningsarbete, inbegripet fordon som används för icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd,
- g) specialfordon som används för sjukvårdsändamål,
- h) specialfordon för bärgning som används inom en radie av 100 kilometer från den ort där fordonet är stationerat,
- i) fordon som provas på väg i samband med tekniskt utvecklingsarbete, reparation eller underhåll och nya eller ombyggda fordon som ännu inte tagits i drift,
- j) fordon med en totalvikt som inte överstiger 7,5 ton och som används för icke-kommersiell transport av gods,
- k) kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den fördragsslutande parten där de körs och som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods."

### Artikel 3

(Tillämpning av vissa bestämmelser i överenskommelsen på vägtransporter som utförs med fordon registrerade i icke fördragsslutande stater)

Artikel 3.2 ska ändras på följande sätt:

"2. a) Det ska dock stå en fördragsslutande part fritt att i fråga om ett fordon registrerat i en stat, som inte har tillträtt denna överenskommelse, i stället för en färdskrivare som uppfyller kraven i bilagan till denna överenskommelse, endast kräva dagliga diagramblad ifyllda manuellt av varje besättningsmedlem för den tidsperiod som påbörjas vid inresa i den första fördragsslutande partens territorium.

b) I detta syfte ska varje besättningsmedlem på sitt diagramblad ange de uppgifter som hänför sig till dennes yrkesverksamhet och viloperioder genom att använda tillämpliga grafiska symboler enligt vad som anges i artikel 12 i bilagan till denna överenskommelse."

### Artikel 6 (Körtider)

Artikel 6 ska ändras på följande sätt:

1. Den dagliga körtiden så som den definieras i artikel 1 s i denna överenskommelse får inte överstiga nio timmar. Den får utsträckas till som mest tio timmar, högst två gånger under en vecka.
2. Körtiden per vecka, så som den definieras i artikel 1 t i denna överenskommelse, får inte överstiga 56 timmar.
3. Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.

4. Körtider ska omfatta all körning på fördragsslutande parters och icke-fördragsslutande parters territorium.

5. En förare ska som annat arbete registrera all tid i enlighet med artikel 1 q och all tid som denne kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna överenskommelse samt registrera alla perioder av tillgänglighet i enlighet med vad som anges i artikel 12.3 c i bilagan till denna överenskommelse. Denna registrering ska göras antingen för hand på ett diagramblad eller på en utskrift eller genom att använda funktionen för manuell inmatning i färdskrivaren."

#### **Artikel 7 (Raster)**

Artikel 7, punkterna 1–3, ska ändras på följande sätt:

"1. Efter en körperiod på fyra och en halv timme ska föraren ta en sammanhängande rast på minst fyrtiofem minuter, såvida denne inte påbörjar en viloperiod.

2. Denna rast så som den definieras i artikel 1 n i denna överenskommelse får bytas ut mot en rast om minst 15 minuter följt av en rast om minst 30 minuter, fördelade över körperioden eller förlagd direkt efter denna period så att bestämmelserna i punkt 1 iakttas.

3. Vid tillämpningen av denna artikel ska väntetid och tid som inte ägnas åt att köra och som tillbringas i ett fordon i rörelse, ombord på en färja eller ett tåg inte anses vara "annat arbete" så som det definieras i artikel 1 q i denna överenskommelse och kommer att kunna kvalificera som "rast".

#### **Artikel 8 (Viloperioder)**

Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

"1. En förare ska ta ut dygns- och veckovila i enlighet med artikel 1 o och p.

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

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

3. Utan hinder av punkt 2 ska förare av fordon med multibemannning ta en ny dygnsvila på minst nio timmar senast 30 timmar efter den föregående dygns- eller veckovilan.

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

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

## SÖ 2012: 14

6. a) Under två på varandra följande veckor ska en förare ta minst

(i) två normala veckovilor eller

(ii) en normal veckovila och en reducerad veckovila om minst 24 timmar. Minskningen ska dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

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

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

(i) transporten varar i minst 24 på varandra följande timmar i en annan fördragslutande part eller i ett tredjeland, än där transporten påbörjades och

(ii) föraren efter tillämpning av undantaget

- a. tar ut antingen två normala veckovilor,
- b. eller en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar. Minskningen ska dock kompenseras av en likvärdig sammanhängande veckovila före slutet av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden,

och

(iii) fyra år efter att registreringslandet har infört digitala färdskrivare, fordonet är utrustat med färdskrivare enligt kraven i underbilaga 1 B i bilagan, och

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

c) genom undantag från punkt 6 a ska förare av fordon med multibemannning varje vecka ta en normal veckovila på minst 45 timmar. Denna vila får minskas till minst 24 timmar (reducerad veckovila). Minskningen ska dock kompenseras genom en motsvarande sammanhängande viloperiod som ska tas ut före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.

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

7. Varje vila som tas ut som kompensation för en reducerad veckovila ska tas ut i samband med en annan viloperiod på minst 9 timmar.

8. När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om fordonet är konstruerat för och utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och det står parkerat.

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

En ny artikel 8a ska läggas till med följande text:

**Artikel 8a (Undantag från artikel 8)**

1. Genom undantag från artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller järnväg och som tar ut sin normala dygnsvila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt annat under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

a) Den på fast mark tillbringade delen av dygnsvilan måste kunna tas ut före eller efter den ombord på färjan eller tåget utnyttjade delen av vilan.

b) Perioden mellan delarna av dygnsvilan ska vara så kort som möjligt och får under inga omständigheter totalt överstiga 1 timme före ombordkörning eller efter avkörning, tullformaliteterna inbegripna.

Föraren ska ha tillgång till en sovbrits eller liggvagnsplats under alla delar av dygnsvilan.

2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna överenskommelse, eller för att återvända från denna plats, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, ska inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till ändamålsenliga sov möjligheter.

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

**Artikel 9 (Undantag)**

Den sista meningen i artikel 9 ska ändras på följande sätt:

"... Föraren ska på diagrambladet eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista redovisa på vilket sätt och varför avsteg har gjorts från bestämmelserna senast vid ankomsten till en lämplig parkeringsplats."

**Artikel 11 (Kontroll genom företagets försorg)**

Artikel 11.1 ska ändras på följande sätt:

"1. Företaget ska organisera vägtransporter och på ett lämpligt sätt instruera besättningsmedlemmarna så att de kan följa bestämmelserna i denna överenskommelse.

Följande text ska läggas till i artikel 11.3:

"... eller främjar brott mot denna överenskommelse."

## SÖ 2012: 14

Följande två punkter ska läggas till artikel 11:

"4. Ett transportföretag ska vara ansvarigt för överträdelse som begås av företagets förare, även om överträdelsen begås inom en annan fördragsslutande parts eller en icke fördragsslutande parts territorium.

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

5. Företag, befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer och företag som hyr ut förare ska se till att avtalade transporttidscheman är förenliga med denna överenskommelse."

### **Artikel 12 (Åtgärder för att säkerställa överenskommelsens efterlevnad)**

Artikel 12, a–c, ska ändras på följande sätt:

"a) De fördragsslutande parternas behöriga myndigheter ska organisera kontrollerna så att

i) under ett kalenderår, minst 1 % av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av denna överenskommelse kontrolleras. Denna procentandel ska ökas till minst 2 % från och med den 1 januari 2010 och till minst 3 % från och med den 1 januari 2012.

ii) minst 15 % av det sammanlagda antalet arbetsdagar som kontrolleras utförs ute på vägarna och minst 25 % i företagets lokaler. Från och med den 1 januari 2010 ska minst 30 % av det sammanlagda antalet kontrollerade arbetsdagar kontrolleras ute på vägarna och minst 50 % i företagets lokaler.

b) Vägkontrollerna ska omfatta följande moment:

(i) Daglig körtid och körtid per vecka, raster, samt dygns- och veckovila.

(ii) Diagrambladen för de föregående dagarna som ska medföras på fordonet och/eller de data för samma period som finns lagrade på förarkortet och/eller i färdskrivarens minne och/eller på utskriften, när så krävs.

iii) Färdskrivarens funktionsduglighet.

Dessa kontroller ska utföras utan åtskillnad mellan fordon, företag och förare oavsett hemvist och oavsett resans start- eller slutpunkt eller typ av färdskrivare.

c) Momenten för kontroll i företagets lokaler ska omfatta, fränsett det som görs vid vägkontrollerna och i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 11.2 i bilagan

i) veckovila och körtid mellan dessa viloperioder,

ii) tvåveckorsgränser för körtid,



iii) kompensation för veckovila som har reducerats i enlighet med artikel 8.6,

iv) användning av diagramblad och/eller uppgifter från fordonsenhet och förarkort samt utskrifter och/eller organiseringen av förarens arbetstid."

Nya punkter 6–8 ska läggas till i artikel 12 enligt följande:

"6. a) En fördragsslutande part ska göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för förare för sådana överträdelser av denna överenskommelse som upptäcks inom den berörda fördragsslutande partens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts inom en annan fördragsslutande parts eller en icke fördragsslutande parts territorium.

b) En fördragsslutande part ska göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att besluta om sanktioner för företag för sådana överträdelser av denna överenskommelse som upptäcks inom den berörda fördragsslutande partens territorium, om ingen sanktion tidigare har beslutats för överträdelsen, även om överträdelsen har begåtts inom en annan fördragsslutande parts eller en icke fördragsslutande parts territorium.

När en överträdelse upptäcks som har begåtts av ett företag som är etablerat i en annan fördragsslutande part eller i en icke fördragsslutande part, ska införandet av sanktioner överensstämja med det förfarande som anges i det bilaterala vägtransportavtalet mellan berörda parter.

De fördragsslutande parterna ska från och med 2011 undersöka möjligheten att ta bort undantaget i punkt 6 b utifrån alla fördragsslutande parter beredvillighet.

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

8. De fördragsslutande parterna ska se till att ett system med proportionella sanktioner, som kan inbegripa ekonomiska sanktioner, är i kraft om överträdelser av denna överenskommelse har konstaterats hos ett företag eller med företaget samverkande befraktare, speditörer, researrangörer, huvudentreprenörer, underentreprenörer eller företag som hyr ut förare."

Nya artiklar 12a, 13a och 22b ska läggas till enligt följande:

#### **"Artikel 12a (Standardiserade formulär)**

1. För att vid behov användas och för att underlätta internationella vägkontroller ska standardiserade formulär införas, i bilagan till denna överenskommelse, vilken i enlighet med detta ska utökas med en ny underbilaga 3. Dessa formulär ska införas eller ändras i enlighet med det förfarande som anges i artikel 22b.

2. Formulären i underbilaga 3 är inte bindande. Om de används ska dock innehållet anges på det sätt som framgår av formuläret, särskilt i fråga om numrering och punkternas ordning och rubriker.

## **SÖ 2012: 14**

3. De fördragsslutande parterna kan utöka dessa uppgifter med ytterligare information för att uppfylla nationella eller regionala krav. Denna tilläggsinformation får under inga omständigheter krävas för transporter som påbörjas i en annan fördragsslutande part eller tredje land. För detta syfte ska det vara helt separerat från uppgifter som avser internationell trafik.

4. Dessa formulär ska godtas vid alla vägkontroller som utförs i fördragsslutande parter i denna överenskommelse.

### **Artikel 13a (Övergångsbestämmelser)**

De bestämmelser som det hänvisas till i slutet av artikel 12, punkterna 7 a och 7 b i bilagan till denna överenskommelse träder i kraft tre månader efter att den föreliggande ändringen har trätt i kraft."

### **Artikel 22b (Förfarande för att ändra underbilaga 3)**

1. Underbilaga 3 till bilagan till denna överenskommelse ska ändras enligt följande.

2. Alla förslag att införa formulär i underbilaga 3 i enlighet med artikel 12a i denna överenskommelse eller ändra befintliga formulär ska lämnas till huvudarbetsgruppen för vägtransporter i Ekonomiska kommissionen för Europa för antagande. Förslaget ska anses vara godtaget om det antas av en majoritet av de närvarande och röstande fördragsslutande parterna.

Sekretariatet vid Europeiska kommissionen för Europa ska officiellt informera de behöriga myndigheterna i samtliga fördragsslutande parter i denna överenskommelse om alla ändringar som har antagits och ska samtidigt informera generalsekreteraren om detta och bifoga en kopia av den relevanta texten.

3. Alla formulär som har antagits kan användas tre månader efter att de fördragsslutande parterna har informerats."

### **Ändringar avseende bilagan till AETR**

**(enligt det förfarande som anges i artikel 21.8)**

#### **Artikel 11**

Artikel 11.2 i bilagan ska ändras enligt följande:

"2. a) Företaget ska bevara diagramblad och utskrifter, när utskrifter har gjorts för att uppfylla kraven i artikel 12.1, i kronologisk ordning och i läsbart format i minst ett år efter användandet och ska på begäran överlämna kopior till de berörda förarna. Företaget ska också lämna kopior av uppgifter som har överförts från förarkorten till de berörda förare som begär detta samt utskrifterna av dessa kopior. Diagrambladen, utskrifterna och de överförda uppgifterna ska på begäran visas upp för eller överlämnas till en behörig kontrolltjänsteman.

b) Företag som använder fordon utrustade med färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 B till denna bilaga och som omfattas av denna överenskommelses tillämpningsområde ska

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

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

I denna punkt ska "överförs" tolkas i enlighet med definitionen i kapitel 1 s i underbilaga 1 B.

### Artikel 12

Artikel 12.2 i bilagan ska ändras på följande sätt:

"2. a) Föraren ska varje dag som denne kör använda diagrambladen eller förarkortet från den tidpunkt då vederbörande tar över fordonet. Diagrambladet eller förarkortet får tas ut först vid den dagliga körtidens slut, om det inte är tillåtet att ta ut det vid någon annan tidpunkt. Diagrambladet och förarkortet får inte användas längre tid än det är avsett för.

Om det finns mer än en förare ombord på ett fordon som är utrustat med färdskrivare i enlighet med underbilaga 1 B ska de förvissa sig om att förarkortet stoppas in i rätt kortplats på färdskrivaren.

b) När en förare inte kan använda den i fordonet installerade färdskrivaren på grund av att denne lämnat fordonet, ska de tidsperioder som anges i punkt 3 andra strecksatsen led b, c och d

i) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med underbilaga 1 läsligt och utan att diagrambladet smutsas ned föras in på diagrambladet, antingen för hand eller genom automatisk registrering eller på annat sätt eller

ii) för fordon utrustade med färdskrivare i enlighet med underbilaga 1 B föras in på förarkortet med hjälp av den manuella inmatningsfunktion som finns i färdskrivaren.

c) Om det finns mer än en förare på fordonet, ska förarna vid behov ändra diagrambladen, så att den information som avses i punkten 3, andra strecksatsen led b, c och d nedan registreras på diagrambladet för den förare som faktiskt kör fordonet."

Artikel 12.7 a och b i bilagan ska ändras på följande sätt:

"7. a) Föraren av ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 ska på kontrolltjänstemans begäran alltid kunna visa upp följande:

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

ii) Förarkortet, om föraren innehar ett sådant.

## SÖ 2012: 14

iii) Eventuella registreringar som har gjorts för hand och utskrift som har gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt villkoren i denna överenskommelse.

Efter ikraftträdandet enligt artikel 13a i överenskommelsen ska de tidsperioder som avses i leden i och iii emellertid omfatta innevarande dag och de föregående 28 dagarna.

b) Föraren av ett fordon som är utrustat med en färdskrivare i överensstämmelse med underbilaga 1 B ska på kontrolltjänstemans begäran alltid kunna visa upp följande:

i) Sitt förarkort.

ii) Eventuella registreringar som har gjorts för hand och utskrift som har gjorts under den innevarande veckan och de föregående 15 dagarna enligt villkoren i denna överenskommelse.

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

Efter ikraftträdandet enligt artikel 13a i överenskommelsen ska de tidsperioder som avses i ii) emellertid omfatta innevarande dag och de föregående 28 dagarna."

### Artikel 13

Artikel 13.2 i bilagan ska ändras på följande sätt:

"2. a) När en färdskrivare är ur funktion eller inte fungerar på fullgott sätt, ska föraren på diagrambladet eller diagrambladen eller på ett annat blad som antingen ska fästas vid diagrambladet eller bifogas förarkortet och på vilket denne anger kännetecken med vilkas hjälp vederbörande kan identifieras (namn och nummer på körkortet samt namn och nummer på förarkortet), inbegripet sin namnteckning, föra in uppgifterna för de olika tidsperioder som inte har registrerats eller skrivits ut korrekt av färdskrivaren.

b) Om förarkortet skadas, inte fungerar på fullgott sätt, förkommer eller stjäls eller om föraren inte är i besittning av det ska föraren

i) i början av sin körning skriva ut uppgifterna avseende det fordon som denne kör och på utskriften fylla i

- uppgifter som gör det möjligt att identifiera föraren (namn och nummer på körkortet eller namn och nummer på förarkortet) inbegripet sin namnteckning,

- de tidsperioder som avses i artikel 12.3 andra strecksatsen led b, c och d,

ii) i slutet av körningen skriva ut alla uppgifter om de tidsperioder som har registrerats av färdskrivaren, fylla i eventuella perioder där annat arbete har utförts, föraren har varit tillgänglig eller tagit ut vila sedan utskriften gjordes vid avfärden, i den mån de inte har registrerats av färdskrivaren, och på detta dokument lämna uppgifter som gör

det möjligt att identifiera föraren (namn och nummer på körkortet eller namn och nummer på förarkortet), inbegripet förarens namnteckning."

Ändringar avseende underbilagorna till bilagan  
(enligt det förfarande som anges i artikel 22)

### **Underbilaga 2 (TYPGODKÄNNANDEMÄRKE OCH TYPGODKÄNNANDEINTYG)**

Följande länder ska läggas till i förteckningen i punkt 1.1, "Typgodkännandemärke":

Albanien	54
Armenien	55
Montenegro	56
San Marino	57
Monaco	59

"Serbien och Montenegro 10" ska ersättas med:

Serbien	10
---------	----

### **Ny underbilaga 3**

En ny bilaga 3 ska läggas till efter underbilaga 2 till bilagan enligt följande:

#### **"FORMULÄR**

I enlighet med artikel 12a i denna överenskommelse får vägtransportföretagare använda följande formulär för att underlätta vägkontroller:

1. INTYGET OM AKTIVITETER ska användas när föraren har varit sjukskriven eller på semester eller när denne har kört ett fordon som inte omfattas av tillämpningsområdet för AETR enligt definitionen i artikel 2 i denna överenskommelse.

Anvisningar (återges om möjligt på baksidan av formuläret)

- a) Alla fält i detta formulär ska fyllas i före körningen av transportföretaget och föraren i fråga.
- b) Texten i formuläret får inte ändras.
- c) För att formuläret ska gälla måste det vara undertecknat av en behörig företrädare för transportföretaget och av föraren. För enskilda företag undertecknar föraren en gång för företagets räkning och en gång i egenskap av förare. Endast det undertecknade originalet är giltigt.

## SÖ 2012: 14

d) Formuläret får skrivas ut på papper som innehåller företagets logotyp. Avsnitten 1–5 får vara förtryckta. Undertecknarens namnteckning får inte ersättas med företagets stämpel, men stämpeln får finnas med.

e) Ytterligare nationell eller regional information måste anges på baksidan av formuläret.

f) Om detta formulär fylls i på ett annat språk än engelska eller franska, ska rubriken på det nationella språket anges under den engelska och franska rubriken, som måste vara kvar. Avsnittsrubrikerna i formulärets brödtext måste även anges på engelska om originalhandlingen fylls i på ett annat språk än engelska (se bifogat formulär).

2. (reserveras för ett eventuellt ytterligare formulär)..."

UNDERBILAGA 3 TILL BILAGAN TILL AETR

## INTYG OM AKTIVITETER\* (FÖRORDNING (EG) 561/2006 ELLER AETR\*\*)

Formuläret ska fyllas i med latinska bokstäver och undertecknas före en körning. Det ska förvaras tillsammans med färdskrivarregistret i original på den plats där detta ska förvaras.

## INTYGSFÖRFALSKNING ÄR BROTTSLIGT

Iffylles av företaget

1. Företaget namn.....

2. Gatuadress, postnummer, ort.....

Land:

3. Telefonnummer (inbegripet utlandsprefixet) .....

4. Faxnummer (inbegripet utlandsprefixet) .....

5. E-postadress:.....

**Härmed intygar jag:**

6. För- och efternamn .....

7. Befattning i företaget.....

**att föraren:**

8. För- och efternamn .....

9. Födelsedatum (dag/månad/år): (jour/mois/année): .....

10. Körkortnummer eller id-kortnummer eller  
passnummer.....

11. som började arbeta på företaget den  
(dag/månad/år).....

under perioden:

12. från och med (timme/dag/månad/år):.....

13. till och med (timme/dag/månad/år):.....

14.  var sjukskriven\*\*\*

15.  var på semester\*\*\*

16.  var ledig eller hade viloperiod\*\*\*

17.  körde ett fordon som är undantaget från tillämpningsområdet för förordning (EG) 561/2006  
eller AETR\*\*\*

18.  utförde annat arbete än att köra\*\*\*

19.  var tillgänglig\*\*\*

20. Plats:..... Datum.....

Namnteckning

## SÖ 2012: 14

21. Härmed intygar jag, föraren, att jag inte har kört ett fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) 561/2006 eller AETR under den tid som anges ovan.

22. Plats:..... Datum.....

Förarens namnteckning

---

\* Detta formulär finns i elektronisk och utskrivbar form på webbadressen:

<http://www.unece.org/trans/main/sc1/aetr.html>

\*\* Den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter.

\*\*\* Välj endast en ruta.



## Amendments to the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR).

### Part One

#### Amendments to the body of the AETR

*(according to the procedure defined in Article 21, paragraphs 1 to 6)*

#### Article 1 (Definitions)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## SÖ 2012: 14

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

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

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

(t) ‘Weekly driving time’ means the total accumulated driving time during a week;

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

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

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

### **Article 2 (Scope)**

*Amend article 2 of the AETR to read as follows:*

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

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

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

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

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

- (d) Vehicles with a maximum authorized speed not exceeding 40 kilometres per hour;
- (e) Vehicles owned or hired without a driver by the armed services, civil defence services, fire services, and forces responsible for maintaining public order when the carriage is undertaken as a consequence of the tasks assigned to these services and is under their control;
- (f) Vehicles used in emergencies or rescue operations, including the non-commercial transport of humanitarian aid;
- (g) Specialized vehicles used for medical purposes;
- (h) Specialized breakdown vehicles operating within 100 kilometres of their base;
- (i) Vehicles undergoing road tests for technical development, repair or maintenance purposes, and new or rebuilt vehicles which have not yet been put into service;
- (j) Vehicles with a maximum permissible mass not exceeding 7.5 tonnes used for non-commercial carriage of goods;
- (k) Commercial vehicles which have a historical status according to the legislation of the Contracting Party in which they are being driven and which are used for the non-commercial carriage of passengers or goods.”

### **Article 3**

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

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

- “2. (a) However, it shall be open to any Contracting Party, in the case of a vehicle registered in a State which is not a Contracting Party to this Agreement, merely to require, in lieu of a control device conforming to the specifications in the Annex to this Agreement, daily record sheets completed manually by each crew member for the period of time from the moment of entry into the territory of the first Contracting Party.
- (b) For this purpose, each crew member shall write on his record sheet the information concerning his professional activities and rest periods, using the appropriate graphic symbols as defined in article 12 of the Annex to this Agreement.”

**Article 6 (Driving periods)**

*Amend article 6 of the AETR to read as follows:*

1. The daily driving time, as defined in article 1, paragraph (s), of this Agreement, shall not exceed 9 hours. It may be extended to at most 10 hours not more than twice during the week.
2. The weekly driving time, as defined in article 1, paragraph (t), of this Agreement, shall not exceed 56 hours.
3. The total accumulated driving time during any two consecutive weeks shall not exceed 90 hours.
4. Driving periods shall include all driving in the territory of Contracting and non-Contracting Parties.
5. A driver shall record as other work any time spent as described in article 1, paragraph (q), as well as any time spent driving a vehicle used for commercial operations not falling within the scope of this Agreement, and shall record any periods of availability, as set out in article 12, paragraph 3 (c), of the Annex to this Agreement. This record shall be entered either manually on a record sheet or printout or by use of the manual input facilities of the recording equipment.”

**Article 7 (Breaks)**

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

- “1. After a driving period of four and a half hours, a driver shall take an uninterrupted break of not less than 45 minutes, unless he begins a rest period.
2. This break, as defined in article 1, paragraph (n), of this Agreement, may be replaced by a break of at least 15 minutes followed by a break of at least 30 minutes each distributed over the driving period or immediately after this period in such a way as to comply with the provisions of paragraph 1.
3. For the purposes of this article, the waiting time and time not devoted to driving spent in a vehicle in motion, a ferryboat or a train shall not be regarded as ‘other work’, as defined in article 1, paragraph (q), of this Agreement, and will be able to be qualified as a ‘break’.”

**Article 8 (Rest periods)**

*Amend article 8 of the AETR to read as follows:*

- “1. A driver shall take daily and weekly rest periods as defined in article 1, paragraphs (o) and (p).
2. Within each period of 24 hours after the end of the previous daily rest period or weekly rest period, a driver shall have taken a new daily rest period.

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

3. By way of derogation from paragraph 2, within 30 hours of the end of a daily or weekly rest period, a driver engaged in multi-manning must have taken a new daily rest period of at least 9 hours.
4. A daily rest period may be extended to make a regular weekly rest period or a reduced weekly rest period.
5. A driver may have at most three reduced daily rest periods between any two weekly rest periods.
6. (a) In any two consecutive weeks, a driver shall take at least:
  - (i) Two regular weekly rest periods; or
  - (ii) One regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken *en bloc* before the end of the third week following the week in question.

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

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

- (i) the service lasts at least 24 consecutive hours in a Contracting Party or a third country other than the one in which the service started, and
- (ii) the driver takes after the use of the derogation:
  - a. either two regular weekly rest periods,
  - b. or one regular weekly rest period and one reduced weekly rest period of at least 24 hours. However, the reduction shall be compensated by an equivalent period of rest taken *en bloc* before the end of the third week following the end of the derogation period,

and

## SÖ 2012: 14

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

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

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

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

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

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

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

### **“Article 8 bis (Derogations from article 8)**

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 9 (Exceptions)**

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

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

#### **Article 11 (Supervision by the undertaking)**

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **Article 12 (Measures of enforcement of the Agreement)**

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

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

## SÖ 2012: 14

- (i) During each calendar year, a minimum of 1% of the days worked by the drivers of vehicles to which this Agreement applies shall be checked. From 1 January 2010, this percentage will increase to at least 2%, and from 1 January 2012, to at least 3%;
  - (ii) At least 15% of the total number of working days checked shall be checked at the roadside and at least 25% on the premises of undertakings. From 1 January 2010, not less than 30% of the total number of working days checked shall be checked at the roadside and not less than 50% shall be checked on the premises of undertakings.
- (b) The elements of roadside checks shall include:
- (i) Daily and weekly driving periods, interruptions and daily and weekly rest periods;
  - (ii) The record sheets of the preceding days, which shall be on board the vehicle, and/or the data stored for the same period on the driver card and/or in the memory of the control device and/or on the printouts, when required;
  - (iii) The correct functioning of the control device.

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

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

- (i) Weekly rest periods and driving periods between these rest periods;
- (ii) Two-weekly limits on hours of driving;
- (iii) Compensation for weekly rest periods reduced in accordance with article 8, paragraph 6;
- (iv) Use of record sheets and/or vehicle unit and driver card data and printouts and/or the organization of drivers' working time."

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

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

(b) A Contracting Party shall authorize its competent authorities to impose a penalty on an undertaking for an infringement of this Agreement detected on its territory and for which a



penalty has not already been imposed, even if that infringement has been committed in the territory of another Contracting Party or of a non-Contracting Party.

By way of exception, when an infringement is detected which has been committed by an undertaking established in another Contracting Party or in a non-Contracting Party, the imposing of sanctions shall conform to the procedure foreseen in the bilateral road transport agreement between the Parties concerned.

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

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

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

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

**“Article 12 bis (Model standardized forms)**

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

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

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

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

**Article 13 bis (Transitional provisions)**

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

**Article 22 ter (Procedure for amending Appendix 3)**

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

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

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

**Part Two****Amendments to the Annex to the AETR***(according to the procedure defined in Article 21, paragraph 8)***Article 11***Replace article 11, paragraph 2, of the Annex to the AETR with the following:*

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

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

- (i) Ensure that all data are downloaded from the vehicle unit and driver card as regularly as is stipulated by the Contracting Party and that relevant data are downloaded more frequently so as to ensure that all data concerning activities undertaken by or for that undertaking are downloaded;
- (ii) Ensure that all data downloaded from both the vehicle unit and driver card are kept for at least 12 months following recording and, should an inspecting officer request it, such data are accessible, either directly or remotely, from the premises of the undertaking.

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

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

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

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

## SÖ 2012: 14

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- (i) The driver card of which he is holder;
- (ii) Any manual record and printout made during the current week and the previous 15 calendar days, as required under this Agreement;
- (iii) The record sheets corresponding to the same period as the one referred to in the previous subparagraph during which he drove a vehicle fitted with a control device in conformity with Appendix 1.

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

### **Article 13**

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

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

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

- (i) At the start of his journey, print out the details of the vehicle he is driving, and enter onto that printout:
  - Details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature;
  - The periods referred to in article 12, paragraph 3, second indent, points (b), (c) and (d);
- (ii) At the end of his journey, print out the information relating to periods of time recorded by the control device, record any periods of other work, availability and rest undertaken since the printout that was made at the start of the journey, where not recorded by the tachograph, and mark on that document details that enable the driver to be identified (name and number of his driving licence or name and number of his driver card), including his signature.”

**Part Three**

**Amendments to the appendices to the Annex to the AETR**

*(according to the procedure defined in Article 22)*

**Appendix 1**

(Requirements for construction, testing, installation and inspection)

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

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

**Appendix 2 (APPROVAL MARKS AND CERTIFICATES)**

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

Albania	54
Armenia	55
Montenegro	56
San Marino	57
Monaco	59

*Replace "Serbia and Montenegro 10" with:*

Serbia	10
--------	----

**New Appendix 3**

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

## “MODEL FORMS

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

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

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

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

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

(c) In order to be valid, the form must be signed both by the authorized representative of the transport undertaking and by the driver himself. For individual undertakings, the driver signs once on behalf of the undertaking and once as the driver. Only the signed original is valid.

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

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

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

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

APPENDIX 3 OF THE ANNEX TO THE AETR

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

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

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

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

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

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

I, the undersigned (Le soussigné):

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

declare that the driver/ déclare que le conducteur:

8. Name and first name/ Nom et prénom .....
9. Date of birth (day/month/year)/Date de naissance: (jour/mois/année): .....
10. Driving licence or identity card or passport number/Numéro du permis de conduire ou de la carte d'identité ou du passeport .....

11. who has started to work at the undertaking on (day/month/year)/qui a commencé travailler dans l'entreprise le(jour/mois/année).....  
au cours de la période/for the period:

12. from (hour/day/month/year) du (heure/jour/mois/année):.....
13. to (hour/day/month/year)/ au (heure/jour/mois/année):.....

14.  was on sick leave\*\*\* / était en congé de maladie

15.  was on annual leave\*\*\* /était en congé annuel

16.  was on leave or rest\*\*\* /était en congé ou repos

17.  drove a vehicle exempted from the scope of Regulation (EC) 561/2006 or the AETR\*\*\* /  
conduisait un véhicule exclu du champ d'application du règlement (CE) 561/2006 ou de l'AETR

18.  performed other work than driving\*\*\* /effectuait autre travail que la conduite

19.  was available\*\*\* / était disponible

20. Place /Lieu:..... Date/date:.....

Signature/signature

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

22. Place/ Lieu:..... Date/date.....  
Signature of the driver /Signature du conducteur

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

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

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