

**Europäisches Übereinkommen^{*)}
über die Arbeit des im internationalen
Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals
(AETR)**

European Agreement
Concerning the Work of Crews of Vehicles
Engaged in International Road Transport (AETR)

Accord européen
relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des
transports internationaux par route (AETR)

vom 1. Juli 1970

(BGBl. II S. 1475 vom 20.12.1974)
in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Juli 1985 (BGBl. II S. 889 vom 9. August 1985),
zuletzt geändert durch das Gesetz vom 18. August 1997 (BGBl. II S. 1550)**)

DIE VERTRAGSPARTEIEN -

**VON DEM WUNSCH GELEITET, die Entwicklung und Verbesserung des internationalen
Personen- und Güterverkehrs auf der Straße zu fördern,**

**ÜBERZEUGT von der Notwendigkeit, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu erhöhen,
bestimmte Arbeitsbedingungen im internationalen Straßenverkehr nach den Grundsätzen der
Internationalen Arbeitsorganisation zu regeln und gemeinsam bestimmte Maßnahmen zu
treffen, um die Beachtung dieser Regelung zu sichern -**

HABEN folgendes VEREINBART.

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens bedeutet

- a) „Fahrzeug“ jedes Kraftfahrzeug oder jeden Anhänger; dieser Begriff schließt miteinander verbundene Fahrzeuge ein;
- b) „Kraftfahrzeug“ jedes mit eigener Kraft verkehrende Straßenfahrzeug mit Antriebsmotor, das üblicherweise auf der Straße der Beförderung von Personen oder Gütern oder dem Ziehen von Fahrzeugen dient, die für die Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden; dieser Begriff schließt landwirtschaftliche Zugmaschinen nicht ein;
- c) „Anhänger“ jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug angehängt zu werden; dieser Begriff schließt Sattelanhänger ein;

*) Das AETR ist in englischer und französischer Sprache abgefaßt und in diesen Sprachen nebst amtlicher deutscher

Übersetzung im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.

***) Das Änderungsgesetz ist abgedruckt unter 2D 0410.

- d) „Sattelanhänger“ jeden Anhänger, der dazu bestimmt ist, mit einem Kraftfahrzeug so verbunden zu werden, daß er teilweise auf diesem aufliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
- e) „miteinander verbundene Fahrzeuge“ solche miteinander verbundenen Fahrzeuge, die am Straßenverkehr als Einheit teilnehmen;
- f) „höchstens zulässiges Gesamtgewicht“ das Höchstgewicht des beladenen Fahrzeugs, das von der zuständigen Behörde des Zulassungsstaates als zulässig erklärt wurde;
- g) „Straßenverkehr“ jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat;
- h) „internationaler Straßenverkehr“ jeden Straßenverkehr, der mindestens eines Grenzübergang umfaßt;
- i) „Linienverkehr“ ist die regelmäßige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen ein- oder aussteigen können.

Eine Betriebsregelung oder entsprechende Dokumente, die von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien genehmigt und vom Verkehrsunternehmer vor ihrer Anwendung veröffentlicht werden müssen, legen die Beförderungsbedingungen, insbesondere die Zahl der Fahrten, den Fahrplan, die Tarife und die Beförderungspflicht fest, soweit diese Bedingungen nicht durch Gesetz oder Verordnung bestimmt sind.

Als Linienverkehr gilt unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluß anderer Fahrgäste, soweit die Merkmale des Linienverkehrs nach Satz 1 gegeben sind. Diese Beförderungen - vor allem die Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrer Wohnung und die Beförderung von Schülern zur Lehranstalt und von dort zu ihrer Wohnung - werden als „Sonderformen des Linienverkehrs“ bezeichnet;

- j) „Fahrer“ jede Person, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht, die das Fahrzeug, sei es auch nur für kurze Zeit, selbst lenkt oder sich im Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können;
- k) „Mitglied des Fahrpersonals“ den Fahrer oder eine der nachstehenden Personen, gleichviel ob im Arbeitsverhältnis stehend oder nicht:
- i) „Beifahrer“ jede Person, die den Fahrer begleitet, um ihn bei bestimmten im Verkehr zu verrichtenden Tätigkeiten zu unterstützen, und die sich in der Regel an den Beförderungshandlungen tatsächlich beteiligt, ohne Fahrer im Sinne des Buchstabens j dieses Artikels zu sein;
- ii) „Schaffner“ jede Person, die den Fahrer eines zur Personenbeförderung eingesetzten Fahrzeugs begleitet und beauftragt ist, insbesondere die Fahrausweise oder sonstigen Ausweise, die zur Fahrt berechtigen, zu verkaufen und zu kontrollieren;
- l) „Woche“ der Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr;
- m) „Ruhezeit“ jeder ununterbrochene Zeitraum von mindestens 1 Stunde, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann;

Artikel 2
Geltungsbereich

- (1) Dieses Übereinkommen gilt im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für den internationalen Straßenverkehr mit jedem Fahrzeug, das im Hoheitsgebiet dieser oder einer anderen Vertragspartei zugelassen ist.
- (2) Jedoch
- a) braucht eine Vertragspartei dieses Übereinkommens auf Mitglieder des Fahrpersonals nicht anzuwenden, die in der Regel nur in ihrem Hoheitsgebiet beschäftigt sind, wenn sie dieses während einer Beförderung im internationalen Straßenverkehr nicht verlassen;
 - b) gilt vorbehaltlich einer abweichenden Vereinbarung zwischen Vertragsparteien, deren Hoheitsgebiet befahren wird, dieses Übereinkommen nicht für die Beförderung im internationalen Straßenverkehr mit
 1. Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt;
 2. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen - einschließlich des Fahrers - zu befördern;
 3. Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr dienen, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;
 4. Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;
 5. Fahrzeugen, die von den Streitkräften, dem Zivilschutz, der Feuerwehr und den für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung zuständigen Kräften selbst oder unter deren Aufsicht verwendet werden;
 6. Fahrzeugen, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, der Müllabfuhr, des Telegraphen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes, von Rundfunk und Fernsehen oder für die Erkennung von Rundfunk- und Fernsehübertragungen oder -empfang eingesetzt werden;
 7. Fahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsmaßnahmen eingesetzt werden;
 8. Spezialfahrzeugen für ärztliche Aufgaben;
 9. Fahrzeugen, die für Beförderungen im Zirkus- oder Schaustellergewerbe verwendet werden;
 10. besonderen Pannenhilfefahrzeugen;
 11. Fahrzeugen, mit denen für Zwecke der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, und neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind;

12. Fahrzeugen, die zur nichtgewerblichen Güterbeförderung für private Zwecke verwendet werden;
13. Fahrzeugen, die zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben und zur Rückgabe von Milchbehältern oder von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden.

Artikel 3

Anwendung von Bestimmungen des Übereinkommens auf den Straßenverkehr mit Fahrzeugen aus Nichtvertragsstaaten

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

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

Artikel 4

Allgemeine Grundsätze

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

Artikel 5

Fahrpersonal

(1) Das Mindestalter der im Güterverkehr eingesetzten Fahrer wird festgesetzt:

- a) bei Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen einschließlich - Anhänger oder Sattelanhänger gegebenenfalls inbegriffen - auf das vollendete 18. Lebensjahr;
- b) bei den übrigen Fahrzeugen auf
 - das vollendete 21. Lebensjahr
 - oder
 - das vollendete 18. Lebensjahr, falls der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluß einer von einer Vertragspartei anerkannten Ausbildung für Fahrer im Güterkraftverkehr ist. Die Vertragsparteien werden sich gegenseitig über das geltende nationale Mindestniveau der Ausbildung und andere sachdienliche Bedingungen unterrichten, die auf Fahrer im internationalen Güterverkehr anzuwenden sind, soweit sie unter dieses Übereinkommen fallen.

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

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

- a) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrers von Fahrzeugen mit einem zulässigen Höchstgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ausgeübt haben oder
- b) mindestens ein Jahr lang die Tätigkeit eines Fahrers ausgeübt haben, der im Personenverkehr im Umkreis von bis zu 50 km um den Standort des Fahrzeugs oder in anderen Arten der Personenbeförderung eingesetzt war, die nicht unter dieses Übereinkommen fallen, aber nach Auffassung der zuständigen Behörde die erforderliche Erfahrung verliehen haben, oder
- c) Inhaber eines Befähigungsnachweises über den erfolgreichen Abschluß einer von einer der Vertragsparteien anerkannten Ausbildung für Fahrer im Personenkraftverkehr sein.

Artikel 6

Lenkzeiten

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

Der Fahrer muß nach höchstens sechs Tageslenkzeiten eine wöchentliche Ruhezeit im Sinne des Artikels 8 Absatz 3 einlegen.

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

Im internationalen Personenverkehr, außer dem Linienverkehr, werden die in den Unterabsätzen 2 und 3 genannten Zahlenangaben „sechs“ und „sechsten“ durch „zwölf“ und „zwölften“ ersetzt.

(2) Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraums von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.

Artikel 7

Unterbrechungen

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

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

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

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

Artikel 8

Ruhezeiten

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

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

(2) Während jedes Zeitraums von 30 Stunden, in dem sich mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug befinden, muß jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden einlegen.

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

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

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

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

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

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

- der an Land verbrachte Teil der täglichen Ruhezeit muß vor oder nach dem auf dem Fährschiff oder in der Eisenbahn verbrachten Teil der täglichen Ruhezeit liegen;

- der Zeitraum zwischen den beiden Teilen der täglichen Ruhezeit muß so kurz wie möglich sein und darf auf keinen Fall vor der Verladung des Fahrzeugs oder nach dem Verlassen der Eisenbahn oder des Schiffs durch das Fahrzeug 1 Stunde übersteigen; dabei umfaßt der Vorgang der Verladung bzw. des Verlassens auch die Zollformalitäten:
- während der beiden Teile der täglichen Ruhezeit muß dem Fahrer ein Bett oder eine Schlafkabine zur Verfügung stehen.

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

Artikel 9

Ausnahmen

Wenn es mit der Sicherheit im Straßenverkehr vereinbar ist, kann der Fahrer, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, von diesem Übereinkommen abweichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund der Abweichung von den Bestimmungen auf dem Schaublatt des Kontrollgerätes oder in seinem Arbeitszeitplan zu vermerken.

Artikel 10

Kontrollgerät

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

a) Das Kontrollgerät muß hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung den Vorschriften dieses Übereinkommens und des Anhangs einschließlich der Anlagen, die Bestandteil des Übereinkommens sind, entsprechen.

Ein Kontrollgerät, das in bezug auf Konstruktion, Installation, Einsatz und Test die Bestimmungen der Verordnungen des Rates Nr. 3821/85 (EWG) vom 20. Dezember 1985 erfüllt, wird so betrachtet als erfülle es die Bestimmungen dieses Artikels.

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

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

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

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

(2) Der Unternehmer händigt den Fahrern eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, daß beschädigte oder von einem zuständigen Kontrollbeamten beschlagnahmte

Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Unternehmer händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

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

Artikel 11

Überwachung durch das Unternehmen

(1) Das Unternehmen muß seinen Fahrbetrieb so einrichten, daß die Mitglieder des Fahrpersonals dieses Übereinkommen einhalten können.

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

(3) Fahrer im Lohnverhältnis dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrstrecke oder Gütermenge, es sei denn, daß diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen.

Artikel 12

Durchführungsmaßnahmen

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

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

(3) Im Rahmen dieses gegenseitigen Beistandes übermitteln die zuständigen Behörden der Vertragsparteien einander regelmäßig alle verfügbaren Angaben über

- die von Gebietsfremden begangenen Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Übereinkommens und ihre Ahndung;
- die von einer Vertragspartei verhängten Maßnahmen zur Ahndung von Zuwiderhandlungen, die ihre Gebietsansässigen auf dem Territorium einer anderen Vertragspartei begangen haben.

In Fällen von schweren Verstößen enthalten diese Informationen auch die verhängte Strafe.

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

Artikel 13

Übergangsbestimmungen

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

Artikel 14

Schlußbestimmungen

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

(2) Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation.

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

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

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

Artikel 15

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

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

Artikel 16

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

Artikel 17

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

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

Artikel 18

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

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

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

Artikel 19

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

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

(3) Jede Vertragspartei, deren Vorbehalt im Unterzeichnungsprotokoll zu diesem Übereinkommen angenommen worden ist oder die nach Absatz 1 einen Vorbehalt gemacht hat oder die einen

Vorbehalt gemacht hat, der nach Absatz 2 angenommen worden ist, kann ihn jederzeit durch eine an den Generalsekretär gerichtete Notifikation zurückziehen.

Artikel 20

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

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

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

Artikel 21

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

(2) Binnen sechs Monaten nach dem Tage der Übermittlung des Änderungsvorschlages durch den Generalsekretär kann jede Vertragspartei diesem bekanntgeben,

- a) daß sie gegen den Änderungsvorschlag Einspruch erhebt,
oder
- b) daß sie den Vorschlag zwar anzunehmen beabsichtigt, die für die Annahme erforderlichen Voraussetzungen in ihrem Staat jedoch noch nicht erfüllt sind.

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

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

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

- a) wenn keine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten,
- b) wenn mindestens eine Vertragspartei eine Mitteilung nach Absatz 2 Buchstabe b gemacht hat, zum früheren der folgenden zwei Zeitpunkte:
 - sobald alle Vertragsparteien, die eine derartige Mitteilung gemacht haben, dem Generalsekretär ihre Annahme des Änderungsvorschlags notifiziert haben, jedoch frühestens mit Ablauf der in Absatz 2 vorgesehenen Frist von sechs Monaten, falls alle Annahmeerklärungen vor diesem Zeitpunkt notifiziert worden sind;

– mit Ablauf der im Absatz 3 vorgesehenen Frist von neun Monaten.

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

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

(8) Unabhängig von dem in den Absätzen 1 bis 6 vorgesehenen Änderungsverfahren kann der Anhang zu diesem Übereinkommen durch Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen aller Vertrags-parteien geändert werden. Hat die Verwaltung einer Vertragspartei erklärt, daß nach ihrem innerstaat-lichen Recht ihre Zustimmung zu einer solchen Vereinbarung von einer entsprechenden Sonderermächti-gung oder von der Billigung durch eine gesetzgebende Körperschaft abhängt, so gilt die Zustimmung der betreffenden Vertragspartei zur Änderung des Anhangs als nicht erteilt, bis diese Verwaltung dem Generalsekretär notifiziert hat, daß die erforderliche Ermächtigung oder Billigung erteilt worden ist.

Die Vereinbarung zwischen den zuständigen Verwaltungen legt den Tag des Inkrafttretens des geänder-ten Anhangs fest und kann vorsehen, daß während einer Übergangszeit der alte Anhang ganz oder teilweise neben dem neuen in Kraft bleibt.

Artikel 22

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

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

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

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

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

Artikel 23

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

- a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 14,
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 14 in Kraft tritt,
- c) die Kündigungen nach Artikel 15,
- d) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 16,
- e) die Notifikationen nach Artikel 17,
- f) die Erklärungen und Notifikationen nach Artikel 19,

g) das Inkrafttreten jeder Änderung nach Artikel 21.

Artikel 24

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

Artikel 25

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

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Übereinkommens unterschrieben.

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

Unterzeichnungsprotokoll

Im Zeitpunkt der Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals sind die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten wie folgt übereingekommen:

Die Vertragsparteien erklären, daß dieses Übereinkommen den Bestimmungen nicht vorgreift, die gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in bezug auf die Arbeitszeit und die Dauer des Arbeitstages ausgearbeitet werden können.

Zu Artikel 4 des Übereinkommens

Artikel 4 Absatz 1 bedeutet nicht, daß Fahrverbote für bestimmte Tage oder Stunden, die in dem Staat, wo das Fahrzeug zugelassen ist, für bestimmte Fahrzeugklassen in Kraft sind, außerhalb dieses Staates auf das die Beförderung durchführende Fahrzeug angewendet werden können. Artikel 4 Absatz 2 hindert keine Vertragspartei daran, in ihrem Hoheitsgebiet die Einhaltung ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften zu verlangen, welche den Verkehr bestimmter Fahrzeugklassen an bestimmten Tagen oder Stunden verbieten.

Jede Vertragspartei, die eine Sondervereinbarung nach Artikel 4 Absatz 2 des Übereinkommens getroffen hat und die Durchführung internationaler Beförderungen, deren Ausgangs- und Endpunkt auf dem Hoheitsgebiet der Vertragsparteien dieser Sondervereinbarung liegen, durch Fahrzeuge genehmigt, die im Hoheitsgebiet eines Staates zugelassen sind, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, aber nicht Vertragspartei der genannten Sondervereinbarung, kann als Bedingung zum Abschluß von ein- oder mehrseitigen Übereinkünften zur Genehmigung solcher Fahrten fordern, daß das Fahrpersonal, die diese Fahrten durchführt, auf dem Gebiet der Vertragsparteien der Sondervereinbarung deren Bestimmungen zu beachten haben.

Zu Artikel 12 des Übereinkommens

Die Unterzeichneten verpflichten sich, nach Inkrafttreten des Übereinkommens die Aufnahme einer Klausel zur Änderung des Übereinkommens zu erörtern, durch welche die Verwendung von im Fahr-

zeug angebrachten Kontrollgeräten geprüfter Typen vorgeschrieben werden, die das persönliche Kontrollbuch soweit wie möglich ersetzen sollte.

Zu Artikel 14 des Übereinkommens

Die Vertragsparteien erkennen an, daß es wünschenswert ist,

- daß jede Vertragspartei geeignete Maßnahmen trifft, um Verstöße gegen das Übereinkommen ahnden zu können, und zwar nicht nur, wenn sie in ihrem eigenen Hoheitsgebiet begangen werden, sondern auch, wenn sie im Hoheitsgebiet eines anderen Staates während einer Fahrt mit einem Fahrzeug im internationalen Straßenverkehr begangen werden, das sie zugelassen hat;
- daß sie einander bei der Ahndung von Verstößen unterstützen.

Zur Anlage des Übereinkommens

Abweichend von Absatz 4 der allgemeinen Bestimmungen im Anhang zu diesem Übereinkommen fordert die Schweiz nicht, daß die Arbeitgeber den Wochenbericht des persönlichen Kontrollbuchs unterschreiben.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokolls unterschrieben.

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

Anhang - Kontrollgerät

Allgemeine Vorschriften

I. Bauartgenehmigung

Artikel 1

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

Artikel 2

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

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

Artikel 3

Die Vertragsparteien erteilen dem Antragsteller für jedes gemäß Artikel 2 zugelassene Kontrollgerät- oder Schaublatt-Muster ein Prüfzeichen entsprechend dem Muster in Anhang - Anlage 2.

Artikel 4

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

Artikel 5

(1) Stellt eine Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung gemäß Artikel 2 erteilt hat, fest, daß Kontrollgeräte oder Schaublätter mit dem von ihm erteilten Prüfzeichen nicht dem von ihm zugelassenen Muster entsprechen, so trifft sie die erforderlichen Maßnahmen, um die Übereinstimmung der Fertigung mit dem zugelassenen Muster sicherzustellen. Diese können gegebenenfalls bis zum Entzug der Bauartgenehmigung gehen.

(2) Die Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung erteilt hat, muß diese widerrufen, wenn das Kontrollgerät oder das Schaublatt, wofür die Bauartgenehmigung erteilt worden ist, als nicht im Einklang mit diesem Anhang einschließlich seiner Anhänge stehend anzusehen ist oder bei seiner Verwendung einen Fehler allgemeiner Art erkennen läßt, der es für seinen Zweck ungeeignet macht.

(3) Wird die Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung erteilt hat, von einer anderen Vertragspartei darüber unterrichtet, daß einer der in den Absätzen 1 und 2 genannten Fälle vorliegt, so trifft sie nach Anhörung dieser Vertragspartei ebenfalls die in diesen Absätzen vorgesehenen Maßnahmen vorbehaltlich des Absatzes 5.

(4) Die Vertragspartei, die einen der in Absatz 2 genannten Fälle festgestellt hat, kann den Vertrieb und die Inbetriebnahme der Kontrollgeräte oder Schaublätter bis auf weiteres untersagen. Dasselbe gilt für den in Absatz 1 vorgesehenen Fall, wenn der Hersteller nach erfolgter Anmahnung die Übereinstimmung der von der Ersteinrichtung befreiten Kontrollgeräte oder Schaublätter mit der zugelassenen Bauart bzw. mit den Anforderungen dieses Anhangs nicht herbeigeführt hat.

Auf jeden Fall teilen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien einander innerhalb eines Monats den Entzug einer Bauartgenehmigung oder andere in Übereinstimmung mit den Absätzen 1, 2 und 3 getroffene Maßnahmen sowie die dafür maßgeblichen Gründe mit.

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

Artikel 6

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

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

Artikel 7

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

Artikel 8

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

II. Einbau und Prüfung

Artikel 9

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

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

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

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

III. Benutzungsvorschriften

Artikel 10

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

Artikel 11

(1) Die Fahrer dürfen keine angeschmutzten oder beschädigten Schaublätter verwenden. Die Schaublätter müssen deshalb in angemessener Weise geschützt werden. Wird ein Schaublatt, welches Aufzeichnungen enthält, beschädigt, so haben die Fahrer, das beschädigte Schaublatt dem ersatzweise verwendeten Reserveblatt beizufügen.

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

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 von Hand, durch automatische Aufzeichnung oder auf andere Weise lesbar und ohne Beschmutzung des Schaublatts eingetragen werden.

Wenn sich mehr als ein Fahrer im Fahrzeug befindet, nehmen die Fahrer auf den Schaublättern erforderlichen Änderungen so vor, daß die in Kapitel II Nummern 1 bis 3 der Anlage 1 genannten Angaben auf dem Schaublatt des Fahrers, der tatsächlich lenkt, aufgezeichnet werden.

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

Das Gerät muß außerdem so beschaffen sein, daß ohne Öffnung des Gehäuses nachgeprüft werden kann, ob die Aufzeichnungen erfolgen.

(4) Der Fahrer muß den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen jederzeit die Schaublätter für die laufende Woche sowie in jedem Fall das Schaublatt für den letzten Tag der vorangegangenen Woche, an dem er gefahren ist, vorlegen können.

Anhang - Anlage 1

Vorschriften über Bau, Prüfung, Einbau und Nachprüfung

I. Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Anhangs sind:

a) Kontrollgerät:

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

b) Schaublatt:

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

c) Konstante des Kontrollgerätes:

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

d) Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs:

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

e) Wirksamer Umfang der Fahrzeugräder:

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

II. Allgemeine Funktionsmerkmale des Kontrollgeräts

Das Gerät muß folgende Angaben aufzeichnen:

1. die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke,
2. die Geschwindigkeit des Fahrzeugs,
3. die Lenkzeit,
4. die sonstigen Arbeits- und die Bereitschaftszeiten,
5. die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten,
6. das Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses.
7. bei elektronischen Kontrollgeräten (Geräte, die durch elektrisch übertragene Signale des Geschwindigkeits- und Weggebers betrieben werden) jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes (ausgenommen die Beleuch-

tung), der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber.

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

III. Bauartmerkmale des Kontrollgerätes

A. Allgemeines

1. Für das Kontrollgerät sind folgende Einrichtungen vorgeschrieben:

a) Anzeigeeinrichtungen:

- für die Wegstrecke (Kilometerzähler),
- für die Geschwindigkeit (Tachometer),
- für die Zeit (Uhr);

b) Schreibeinrichtungen:

- zur Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecken,
- zur Aufzeichnung der jeweiligen Geschwindigkeit,
- eine oder mehrere Einrichtungen zur Aufzeichnung der Zeit nach Maßgabe des Kapitels III Buchstabe c) Nummer 4;

c) Eine Vorrichtung, durch die

- jedes Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses,
- für elektronische Kontrollgeräte gemäß Kapitel II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Kontrollgerätes, ausgenommen der Beleuchtung, spätestens beim Wiedereinschalten der

Stromversorgung

- für elektronische Kontrollgeräte gemäß Kapitel II Nummer 7 jede über 100 Millisekunden hinausgehende Unterbrechung der Stromversorgung des Geschwindigkeits- und Weggebers und jede Unterbrechung der Signalleitung zum Geschwindigkeits- und Weggeber

auf dem Schaublatt gesondert markiert wird.

2. Etwa vorhandene Zusatzeinrichtungen des Gerätes dürfen weder die einwandfreie Arbeitsweise noch das Ablesen der vorgeschriebenen Einrichtungen beeinträchtigen. Das Gerät muß mit diesen etwa vorhandenen Zusatzeinrichtungen zur Bauartgenehmigung vorgelegt werden.

3. Werkstoffe

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

b) Jede Änderung eines Teils des Gerätes oder der Art der zu seiner Herstellung verwendeten Werkstoffe bedürfen einer vorherigen Genehmigung der Behörde, die die

Bauart- genehmigung für das Gerät erteilt hat.

4. Messung der zurückgelegten Wegstrecke

Die zurückgelegten Wegstrecken können gezählt und aufgezeichnet werden:

- beim Vorwärtsfahren oder beim Rückwärtsfahren oder
- nur beim Vorwärtsfahren.

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

5. Messung der Geschwindigkeit

a) Der Meßbereich des Geschwindigkeitsmeßgeräts wird in der Bauartgenehmigung festgelegt.

b) Eigenfrequenz und Dämpfung des Meßwerks müssen so bemessen sein, daß die Anzei- ge und die Aufzeichnung der Geschwindigkeit im Meßbereich Beschleunigungen bis zu 2 m/s^2 innerhalb der Fehlergrenzen folgen können.

6. Messung der Zeit (Uhr)

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

b) Wird das Schaublatt vom Uhrwerk angetrieben, so muß die einwandfreie Laufzeit der Uhr nach vollständigem Aufziehen mindestens 10 v. H. über der maximalen Aufzeichnungsdauer des Schaublatts (der Schaublätter) liegen.

7. Beleuchtung und Schutz

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

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

B. Anzeigeeinrichtungen

1. Wegstreckenzähler (Kilometerzähler)

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

b) Die Ziffern des Wegstreckenzählers müssen gut lesbar sein und eine sichtbare Höhe

von mindestens 4 mm haben.

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

2. Geschwindigkeitsmeßgerät (Tachometer)

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

b) Der außerhalb des Meßbereichs liegende Anzeigebereich braucht nicht beziffert zu sein.

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

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

3. Zeitmeßgerät (Uhr)

Die Zeitanzeige muß auf dem Gerät von außen sichtbar sein und sich zuverlässig, leicht und unmißverständlich ablesen lassen.

C. Schreibeinrichtungen

1. Allgemeines

a) Jedes Gerät muß unabhängig von der Form des Schaublatts (Band oder Scheibe) eine Markierung besitzen, die ein richtiges Einlegen des Schaublatts ermöglicht, so daß die Zeitmarkierung auf dem Schaublatt mit der Zeitangabe der Uhr übereinstimmt.

- b) Der Antrieb des Schaublatts muß so beschaffen sein, daß das Schaublatt spielfrei transportiert wird und jederzeit eingelegt und entnommen werden kann.
- c) Bei Schaublättern in Scheibenform wird die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben. In diesem Fall muß der Vorschub des Schaublatts gleichförmig schleichend erfolgen und mindestens 7 mm in der Stunde, gemessen am inneren Kreisrand des Geschwindigkeits- und Schreibfelds, betragen.

Bei Bandschreibern muß der geradlinige Vorschub des Bandes mindestens 10 mm in der Stunde betragen, wenn die Transporteinrichtung durch das Uhrwerk angetrieben wird.

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

2. Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke

- a) Zurückgelegte Wegstrecken von 1 km Länge müssen in der Aufzeichnung Strecken von mindestens 1 mm auf der jeweiligen Koordinate entsprechen.
- b) Auch bei Geschwindigkeiten an der oberen Grenze des Meßbereichs muß die Wegstreckenaufzeichnung noch einwandfrei ablesbar sein.

3. Aufzeichnung der Geschwindigkeit

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

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

- Die Schreibspur muß senkrecht zum mittleren Kreisumfang (bei Schaublättern in Scheibenform) oder zu der Achse (bei Schaublättern in Bandform) des Geschwindigkeitsschreibfelds verlaufen;
- das Verhältnis des Krümmungsradius des Führungsbogens zur Breite des Geschwindigkeitsschreibfelds darf für alle Schaublattformen nicht kleiner als 2,4: 1 sein;
- einzelne Striche der Zeitskala müssen das Schreibfeld in der der Führung des Schreibfelds entsprechenden bogenförmigen Führung durchziehen. Der Abstand zwischen den Strichen darf höchstens einer Stunde der Zeitskala entsprechen.

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

4. Aufzeichnung der Zeiten

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

- aa) unter dem Zeichen : die Lenkzeiten;
- bb) unter dem Zeichen : alle sonstigen Arbeitszeiten;
- cc) unter dem Zeichen : die Bereitschaftszeit, also
- die Wartezeit, d. h. die Zeit, in der die Fahrer nur an ihrem Arbeitsplatz verbleiben müssen, um der etwaigen Aufforderung nachzukommen, die Fahrtätigkeit aufzunehmen bzw. wieder aufzunehmen oder andere Arbeiten zu verrichten;
 - die während der Fahrt neben dem Fahrer verbrachte Zeit;
 - die während der Fahrt in einer Schlafkabine verbrachte Zeit;
- dd) unter dem Zeichen : die Arbeitsunterbrechungen und die Tagesruhezeiten.

Jede Vertragspartei kann gestatten, daß die vorstehend unter Buchstabe bb und cc genannten Zeiträume in die Schaublätter, die für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge verwandt werden, sämtlich unter dem Zeichen eingetragen werden.

b) Aus der Beschaffenheit der Schreibspuren, ihrer Anordnung und gegebenenfalls den in Nummer 4 Buchstabe a vorgesehenen Zeichen muß einwandfrei erkennbar sein, um welche Zeitgruppe es sich handelt.

Die einzelnen Zeitgruppen werden auf dem Schaublatt durch unterschiedliche Breiten der Schreibspuren oder in jeder anderen Form dargestellt, die eine mindestens gleiche Ablesbarkeit und Auswertbarkeit des Schaublatts sicherstellt.

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

D. Verschlusseinrichtungen

1. Das Gehäuse, welches das Schaublatt (die Schaublätter) und die Stelleinrichtung der Uhr

enthält, muß mit einem Schloß versehen sein.

2. Jedes Öffnen des Gehäuses, welches das Schaublatt (die Schaublätter) und die Stelleinrichtung der Uhr enthält, muß automatisch auf dem Schaublatt (den Schaublättern) registriert werden.

E. Bezeichnungen

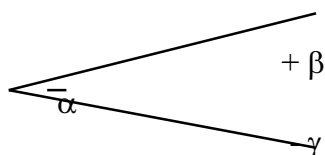
1. Auf dem Skalenblatt des Gerätes müssen folgende Bezeichnungen angebracht sein:

- in unmittelbarer Nähe der Anzeige des Wegstreckenzählers die Maßeinheit der zurückgelegten Wegstrecken mit der Abkürzung „km“,
- in der Nähe der Geschwindigkeit die Abkürzung „km/h“,
- der Meßbereich des Geschwindigkeitsmeßgeräts in der Form „Vmin...km/h, Vmax...km/h“. Diese Bezeichnung kann fehlen, wenn sie auf dem Typenschild des Gerätes erscheint.

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

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

- Name und Anschrift des Herstellers,
- Fabriknummer und Baujahr,
- Prüfzeichen des Gerätetyps,
- die Gerätekonstante in der Form „k =... U/km“ oder „k =... Imp/km“,
- gegebenenfalls Geschwindigkeitsmeßbereich in der unter Nummer 1 angegebenen Form,
- falls das Gerät so neigungsempfindlich ist, daß hierdurch die zulässigen Fehlergrenzen bei den Angaben des Gerätes überschritten werden, die zulässige Neigung in der Form



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

F. Zulässige Fehlergrenzen (Anzeige- und Schreibeinrichtungen)

1. Prüfstandversuch vor dem Einbau
 - a) Zurückgelegte Wegstrecke:
+/- 1 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
 - b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit +/- 3 km/h;
 - c) Zeit:
+/- 2 Minuten pro Tag, jedoch nicht mehr als 10 Minuten nach 7 Tagen, wenn die aufziehfreie Laufzeit der Uhr nicht weniger als 7 Tage beträgt.
2. Beim Einbau
 - a) zurückgelegte Wegstrecke:
+/- 2 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
 - b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit +/- 4 km/h;
 - c) Zeit:
+/- 2 Minuten pro Tag oder
+/- 10 Minuten nach 7 Tagen.
3. Im Betrieb
 - a) zurückgelegte Wegstrecke:
+/- 4 v. H. der tatsächlichen Wegstrecke, die mindestens 1 km beträgt;
 - b) Geschwindigkeit:
tatsächliche Geschwindigkeit +/- 6 km/h;
 - c) Zeit
+/- 2 Minuten pro Tag oder
+/- 10 Minuten nach 7 Tagen.
4. Die unter den Nummern 1, 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten für Temperaturen zwischen 0 °C und 40 °C; die Temperaturen werden unmittelbar am Gerät gemessen.
5. Die unter den Nummern 2 und 3 genannten zulässigen Fehlergrenzen gelten, wenn sie unter den unter Kapitel VI genannten Bedingungen ermittelt worden sind.

IV. Schaublätter

A. Allgemeines

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

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

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

- a) bei Beginn der Benutzung des Blattes: seinen Namen und Vornamen;
- b) bei Beginn und am Ende der Benutzung des Blattes: den Zeitpunkt und den Ort;
- c) die Kennzeichennummer des Fahrzeugs, das ihm zugewiesen ist, und zwar vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt und in der Folge im Falle des Fahrzeugwechsels während der Benutzung des Schaublatts;
- d) den Stand des Kilometerzählers:
 - vor der ersten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
 - am Ende der letzten auf dem Blatt verzeichneten Fahrt,
 - im Falle des Fahrzeugwechsels während des Arbeitstags (Zähler des vorherigen Fahrzeugs und Zähler des neuen Fahrzeugs);
- e) gegebenenfalls die Uhrzeit des Fahrzeugwechsels.

Die Schaublätter müssen bei sachgemäßer Lagerung mindestens ein Jahr lang gut lesbar sein.

2. Die Mindestdauer möglicher Aufzeichnungen auf den Schaublättern muß unabhängig von der Form der Schaublätter 24 Stunden betragen.

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

B. Schreibfelder und ihre Einteilung

1. Die Schaublätter weisen die folgenden Schreibfelder auf:
 - ein Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung,
 - ein Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke,
 - ein Schreibfeld (oder Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Lenkzeit, der sonstigen Arbeits- und der Bereitschaftszeiten der Arbeitsunterbrechungen und der Ruhezeiten.
2. Das Schreibfeld für die Geschwindigkeitsaufzeichnung muß mindestens von 20 zu 20 km/h eingeteilt sein. Jeder Teilstrich muß mit der entsprechenden Geschwindigkeit beziffert sein. Die Abkürzung km/h muß mindestens an einer Stelle des Schreibfeldes erscheinen. Der letzte Teilstrich muß mit dem oberen Ende des Meßbereichs übereinstimmen.
3. Das Schreibfeld für die Aufzeichnung der zurückgelegten Wegstrecke muß so eingeteilt sein, daß die Anzahl der zurückgelegten Kilometer leicht ablesbar ist.
4. Das Schreibfeld (die Schreibfelder) für die Aufzeichnung der Zeiten nach Nummer 1 muß (müssen) Hinweise enthalten, die eine eindeutige Unterscheidung der einzelnen Zeitgruppen ermöglichen.

C. Angaben auf dem Schaublatt

Jedes Schaublatt muß folgende Aufdrucke tragen:

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

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

D. Freier Raum für handschriftliche Eintragungen

Auf dem Schaublatt muß Raum für mindestens folgende handschriftliche Eintragungen des Fahrers vorgesehen sein:

- Name und Vorname des Fahrers,
- Zeitpunkt sowie Ort des Beginns und des Endes der Benutzung des Schaublatts,

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

V. Einbau des Kontrollgeräts

A. Allgemeines

1. Das Kontrollgerät muß so in das Kraftfahrzeug eingebaut werden, daß der Fahrer vom Fahrersitz aus Geschwindigkeitsmeßgerät, Wegstreckenzähler und Uhr leicht ablesen kann und alle Bauteile einschließlich der Übertragungselemente gegen unbeabsichtigte Beschädigungen geschützt sind.
2. Die Konstante des Kontrollgeräts muß durch eine geeignete Justiereinrichtung an die Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs angeglichen werden können.
Kraftfahrzeuge mit mehreren Hinterachsuntersetzungen müssen mit einer Umschalt-einrichtung ausgerüstet sein, durch die die verschiedenen Untersetzungsverhältnisse automatisch auf die Wegdrehzahl gebracht werden, für die die Angleichung des Gerätes an das Fahrzeug erfolgt ist.
3. Nach der Einbauprüfung beim Ersteinbau wird am Fahrzeug im oder neben dem Kontrollgerät gut sichtbar ein Einbauschild angebracht. Nach jedem Eingriff eines zugelassenen Installateurs oder einer zugelassenen Werkstatt, der eine Änderung der Einstellung des eigentlichen Einbaus erfordert, ist das Einbauschild durch ein neues Schild zu ersetzen.

Das Einbauschild muß mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:

- Name, Anschrift oder Firmenzeichen des zugelassenen Installateurs oder der zugelassenen Werkstatt,
- Wegdrehzahl des Kraftfahrzeugs in der Form „w =... U/km" oder „w =... Imp/km",
- wirksamer Reifenumfang in der Form „l =... mm",
- Datum der Messung der Wegdrehzahl des Fahrzeugs und des wirksamen Reifenumfangs.

B. Plombierung

Folgende Geräteteile müssen plombiert werden:

- a) das Einbauschild, es sei denn, es ist so angebracht, daß es sich nicht ohne Vernichtung der Angaben entfernen läßt,
- b) die Enden der Verbindung zwischen dem eigentlichen Kontrollgerät und dem Fahrzeug,
- c) die eigentliche Justiereinrichtung und deren Anschluß an die übrigen Teile der Anlage,
- d) die Umschaltvorrichtung bei Kraftfahrzeugen mit mehreren Hinterachsuntersetzungen,
- e) die Verbindungen der Justiereinrichtung und der Umschalteinrichtung mit den übrigen Teilen der Anlage,
- f) die unter Kapitel III Abschnitt A Nummer 7 Buchstabe b vorgesehenen Gehäuse.

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

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

VI. Einbauprüfungen und Nachprüfungen

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

1. Bescheinigung für neue oder reparierte Geräte

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

Die Vertragsparteien können zu diesem Zweck eine erste Prüfung vornehmen, die in der Nachprüfung und Bestätigung der Übereinstimmung eines neuen oder instandgesetzten Gerätes mit dem genehmigten Muster und/oder den Anforderungen dieses Anhangs einschließlich seiner Anlagen besteht, oder die Bescheinigung den Herstellern oder deren Beauftragten übertragen.

2. Einbauprüfungen

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

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

3. Regelmäßige Nachprüfungen

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

Überprüft werden insbesondere:

- ordnungsgemäße Arbeitsweise des Gerätes,
- Vorhandensein des Prüfzeichens auf den Geräten,
- Vorhandensein des Einbauschildes,
- Unversehrtheit der Plomben des Gerätes und der anderen Einbauteile,
- wirksamer Umfang der Reifen.

b) Die Nachprüfung der Einhaltung der Vorschriften des Kapitels III Abschnitt F

Nummer 3 über die zulässigen Fehlergrenzen während der Benutzung wird mindestens alle sechs Jahre einmal vorgenommen; die einzelnen Vertragsparteien können für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Kraftfahrzeuge auch eine kürzere Frist vorschreiben. Das Einbauschild muß bei jeder Nachprüfung erneuert werden.

4. Messung der Anzeigefehler

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

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

Anhang - Anlage 2

Prüfzeichen und Bauartgenehmigungsbogen

I. Prüfzeichen

1. Das Prüfzeichen besteht

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

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

Nachfolgende Nummern werden zugeteilt:

- a) Ländern, die Vertragspartei des Abkommens von 1958 über die Annahme einheitlicher Zulassungsbedingungen und die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen für Kraftfahrzeugausrüstung und -teile sind, dieselben Nummern wie sie diesen Ländern im Rahmen dieses Abkommens zugeteilt wurden ^{*)} ;
- b) Ländern, die Nichtvertragspartei des Abkommens von 1958 sind, in der chronologischen Reihenfolge der Ratifizierung oder des des Beitritts in diesem Abkommen und
 - aus einer Bauartgenehmigungsnummer, die der Nummer für das Muster des Kontrollgerätes oder des Schaublatts ausgestellten Bauartgenehmigungsbogens entspricht und an einer beliebigen Stelle in der Nähe des Rechtecks anzubringen ist.

2. Das Prüfzeichen wird auf dem Typenschild eines jeden Gerätes und auf dem Schaublatt angebracht. Das Prüfzeichen muß unverwischbar und gut lesbar sein.

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

(1) Diese Zahlen sind lediglich als Beispiel angeführt.

II. Bauartgenehmigungsbogen

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

Bauartgenehmigungsbogen

Name der zuständigen Behörde.....
Mitteilung betreffend *)

- die Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgeräts
- den Entzug der Bauartgenehmigung für das Muster eines Kontrollgeräts
- die Genehmigung für ein Schaublatt
- den Entzug der Genehmigung für ein Schaublatt

Nr. der Bauartgenehmigung.....

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

14. Bemerkungen

.....
(Unterschrift)

*) Unzutreffendes ist zu streichen.