

Nr 8

Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av 1970 års europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, m. m.; given Stockholms slott den 12 januari 1973.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla det förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att Sverige ratificerar 1970 års europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

Överenskommelsen innehåller regler om körtider och vilotider vid internationella vägtransporter samt om fordons bemanning och minimi-åldern för förare vid sådana transporter. Reglerna avviker både till sin principiella uppläggning och i detaljutformningen från gällande svenska bestämmelser. I vissa hänseenden är AETR-reglerna mera långtgående, i andra hänseenden är de mindre stränga än de svenska bestämmelserna. Framför allt skiljer sig AETR-reglerna från vad som nu gäller i Sverige därigenom att de reglerar förarens körtid och inte, som de svenska bestämmelserna, förarens arbetstid. AETR-reglerna kan väntas bli införda i flertalet europeiska stater.

I avvaktan på resultatet av en i november 1972 beslutad översyn av de svenska bestämmelserna om arbets- och vilotid i vägtrafik föreslås i propositionen ingen annan ändring av det materiella innehållet i dessa bestämmelser än att AETR-reglerna i fortsättningen skall vara tillämpliga på internationella vägtransporter med buss eller tyngre lastfordon, medan de svenska reglerna i princip skall gälla i fråga om övriga vägtransporter, om dessa transporter sker i förvärvsverksamhet. I propositionen redovisas också överväganden om en av praktiska skäl betingad

anpassning av kontrollbestämmelserna till AETR:s regler i dessa hänseenden. Av AETR föranledd lagstiftning är avsedd att träda i kraft den 1 januari 1974.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 12 januari 1973.

Närvarande: ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *godkännande av 1970 års europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, m. m.* och anför.

1 Inledning

År 1962 träffades inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) en överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationell vägtransport. Överenskommelsen, som ännu inte har trätt i kraft, blev sedermera på begäran av Belgiens, Frankrikes, Luxemburgs och Nederländernas regeringar föremål för förnyade överläggningar inom ECE. Syftet var att anpassa bestämmelserna i 1962 års överenskommelse till regler som övervägdes inom den europeiska ekonomiska gemenskapen (EEC). Överläggningarna, som pågick under tiden oktober 1968—april 1970, resulterade i att EEC-staterna och övriga europeiska stater enades om en den 1 juli 1970 dagtecknad, reviderad överenskommelse (AETR) som var öppen för under-tecknande under tiden den 1 juli 1970—den 31 mars 1971. Överenskommelsen innehåller regler om körtider och vilotider vid internationella vägtransporter samt om fordons bemanning och minimiåldern för förare vid sådana transporter. Reglerna bygger på principer som har lagts fast av Internationella Arbetsorganisationen (ILO). Texten till AETR med tillhörande bilaga och signaturprotokollet till AETR torde få fogas som *bilaga 1* och *bilaga 2* till statsrådsprotokollet i detta ärende.

Efter remiss av nyssnämnda texter har yttranden avgivits av arbetarskyddsstyrelsen, statens trafikförsäkerhetsverk, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska Busstrafikförbundet och Svenska Åkeriförbundet. Även Näringslivets trafikdelegation har inkommit med yttrande.

AETR, som skall ratificeras, har undertecknats av de ursprungliga EEC-staterna, dvs. Belgien, Förbundsrepubliken Tyskland, Frankrike, Italien, Luxemburg och Nederländerna, samt av Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Storbritannien och Österrike. Sverige har undertecknat AETR med förbehåll för ratifikation.

AETR träder i kraft 180 dagar efter den dag då det åttonde ratifikations- eller anslutningsinstrumentet deponerats hos Förenta nationernas generalsekreterare. Före utgången av år 1972 hade AETR ratificerats endast av Norge.

2 AETR:s huvudsakliga innehåll

AETR innehåller 26 artiklar. Art. 1—4 upptar definitioner, regler om AETR:s tillämplighet och grundläggande principer. I art. 5 ges föreskrifter om förarens kvalifikationer. Art. 6—9 reglerar dygnsvila, längsta körtid per dag, vecka och 14-dagarsperiod, längsta sammanhängande körtid och veckovila. I art. 10 finns regler om fordonets bemaning. Art. 11 anger i vilka fall avsteg från vissa regler får göras. Art. 12—14 behandlar åtgärder för att säkerställa reglernas efterlevnad, bl. a. med hjälp av personliga kontrollböcker som tilldelas förare. I art. 15 finns vissa övergångsbestämmelser för tiden till utgången av år 1973. Sedvanliga slutbestämmelser — om undertecknande, ratifikation, ikraftträdande, ändring m. m. — ges i art. 16—26. Till AETR är fogad en bilaga som innehåller regler om personlig kontrollbok samt ett signaturprotokoll som enligt art. 25 skall anses utgöra en del av AETR.

Art. 1 innehåller definitioner. Internationell vägtransport definieras som vägtransport som omfattar åtminstone en gränsövergång. Enligt en annan definition räknas till vägtransport inte bara fordonets förflyttning på väg utan också dess transport till sjöss, med järnväg, i luften eller på inre vattenväg, om sådan transport sker i omedelbar anslutning till fordonets förflyttning på väg. Av definitionerna i art. 1 följer vidare att AETR avser internationella person- eller godstransporter på väg med motordrivet fordon med eller utan tillkopplat släpfordon samt att transporter med jordbrukstraktorer och med personbilar faller utanför regleringen.

AETR:s tillämpningsområde behandlas ytterligare i art. 2. Enligt punkt 1 skall överenskommelsen tillämpas på varje internationell vägtransport som utförs inom fördragsslutande stat (i fortsättningen kallad "AETR-stat") med fordon som är registrerat i denna eller annan AETR-stat. Punkt 2 innehåller en rad undantag. Det första undantaget avser det fall att under utförandet av en internationell vägtransport någon medlem av en fordonsbesättning inte lämnar den stat där han vanligen utövar sin yrkesverksamhet. AETR-stat har enligt förevarande punkt möjlighet att föreskriva att AETR-bestämmelserna inte skall tillämpas på besättningsmedlemmen. Det andra undantaget avser interna-

tionell vägtransport av gods med fordon vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Sådan transport faller som huvudregel utanför överenskomstens tillämpningsområde. AETR-stater kan emellertid avtala om en annan ordning för transporter av nu ifrågavarande slag som berör deras områden. Det tredje undantaget ger AETR-stater som har till varandra gränsande områden möjlighet att avtala att i vissa fall enbart nationella regler i fordonets registreringsland skall tillämpas i fråga om internationell vägtransport som uteslutande berör deras områden. Så kan ske för det fall att fordonet håller sig inom en till gränsen anslutande gränsson som fastställs genom överenskommelse staterna emellan. Så kan också ske för det fall att fordonet endast passerar den andra staten i transittrafik. Det fjärde undantaget gör det möjligt för AETR-stater att överenskomma att enbart nationella regler i fordonets registreringsland skall tillämpas i fråga om internationella vägtransporter uteslutande inom deras områden, om transportens längd inte uppgår till 100 kilometer eller om det är fråga om transport i reguljär persontrafik.

Art. 3 reglerar AETR:s tillämplighet på internationell vägtransport som utförs av fordon som är registrerat i icke avtalsslutande stat (i fortsättningen benämnd "icke-AETR-stat"). Enligt punkt 1 är huvudregeln den, att varje AETR-stat är skyldig att i fråga om dylik vägtransport som utförs inom dess område tillämpa regler som är minst lika stränga som AETR-bestämmelserna. AETR-stat behöver dock enligt punkt 2 inte tillämpa sådana regler, när det gäller internationell godstransport på väg med fordon vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton och inte heller när det gäller internationell vägtransport som uteslutande berör dess eget och angränsande icke-AETR-stats område, om fordonet antingen håller sig inom en till gränsen anslutande gränsson i AETR-staten eller endast passerar dennas område i transittrafik.

I art. 4 har tagits upp vissa allmänna bestämmelser. Enligt dessa skall företag och besättningsmedlemmar i fråga om internationell vägtransport som AETR är tillämplig på — dvs. transport som utförs inom AETR-stat med fordon registrerat i sådan stat — tillämpa de nationella reglerna om vilotider, körtider och bemanning i den stat där besättningsmedlemmarna vanligen utövar sin yrkesverksamhet. I den mån dessa regler inte är lika stränga som AETR-bestämmelserna skall dock de senare tillämpas (punkt 1). Vidare gäller att AETR-stat inte får tillämpa nationella regler på företag från annan AETR-stat eller på besättningsmedlem på fordon som är registrerat i annan AETR-stat, om reglerna är strängare än AETR-bestämmelserna. Berörda AETR-stater kan dock träffa särskilt avtal om en annan ordning (punkt 2).

Art. 5 innehåller föreskrifter om de villkor som förare skall uppfylla vid internationell vägtransport. Förare är enligt definition i art. 1 varje person som, oavsett om han uppbär lön eller ej,

kör fordonet, även om det sker bara en kort stund, liksom den som befordras med fordonet för att vara tillgänglig som förare om så behövs. Förarens ålder skall vara lägst 21 år. I vissa fall är minimiåldern dock 18 år, nämligen i fråga om internationell godstransport med fordon vars totalvikt inte överstiger 7,5 ton samt, på vissa villkor, i fråga om internationell godstransport på väg med fordon vars totalvikt överstiger 7,5 ton. I sistnämnda fall gäller som villkor att föraren innehar bevis om yrkeskompetens som godkänns av den AETR-stat där fordonet är registrerat. Annan AETR-stat har emellertid möjlighet att vägra godta sådana kompetensbevis generellt eller att begränsa godtagandet av kompetensbevis till sådana som är likvärdiga med de i dess egen lagstiftning föreskrivna bevisen. Vidare gäller i fråga om godstransport med fordon som enligt särskilda regler i art. 10 — för vilka skall redogöras i det följande — skall vara bemannat med minst två förare, att den ene föraren skall ha fyllt 21 år. Vad beträffar internationell befordran av passagerare på väg skall förare av fordon som används för sådan transport ha fyllt 21 år. Avslutningsvis sägs i art. 5 att fordonsförare skall vara ansvarskännande och pålitliga och att de skall ha tillräcklig erfarenhet och nödvändiga kvalifikationer.

Detaljerade bestämmelser om dygnsvila finns i art. 6. Enligt punkt 1 skall medlem av fordonsbesättning som utför internationell vägtransport av gods ha haft en sammanhängande dygnsvila om minst elva timmar under den 24-timmarsperiod som närmast föregår varje tidpunkt då han utövar någon yrkesverksamhet. Under loppet av en vecka får dygnsvilan minskas två gånger till nio timmar i följd, under förutsättning att vilan åtnjuts i bostaden, eller till åtta timmar i följd, om vilan av drifttekniska skäl inte kan åtnjutas i bostaden.

I fråga om internationell vägtransport av passagerare gäller enligt punkt 2 att medlem av fordonsbesättningen under den 24-timmarsperiod som närmast föregår varje tidpunkt då han utövar någon yrkesverksamhet skall ha åtnjutit dygnsvila enligt något av två särskilda alternativ. Enligt det ena alternativet skall han ha haft en sammanhängande dygnsvila om minst tio timmar, vilken dygnsvila inte får minskas under veckan. Enligt det andra alternativet skall han ha haft en sammanhängande dygnsvila om minst elva timmar, vilken dygnsvila under samma vecka får minskas två gånger till tio timmar och två gånger till nio timmar, om tjänstgöringen efter sådan minskning av dygnsvilan avbryts genom en i förväg fastställd rast om minst fyra timmar i följd eller två i förväg fastställda raster, vardera om minst två timmar i följd, och besättningsmedlemmen under dessa raster inte utför yrkesarbete av något slag.

Om på fordonet tjänstgör två förare samtidigt, gäller enligt punkterna 3 och 4 särskilda bestämmelser. Saknar fordonet i sådant fall bekväm liggplats, skall medlem av fordonsbesättningen ha haft en samman-

hängande dygnsvila om minst tio timmar under den 27-timmarsperiod som närmast föregår varje tidpunkt då han utövar någon yrkesverksamhet. Är fordonet utrustat med bekväm liggplats, skall dygnsvilan uppgå till minst åtta timmar i följd under en 30-timmarsperiod.

Enligt punkt 5 skall dygnsvila åtnjutas utanför fordonet. Om fordonet är utrustat med bekväm liggplats, får dygnsvilan dock åtnjutas där under förutsättning att fordonet står stilla.

Bestämmelser om daglig körtid ges i art. 7. Enligt punkt 1 får den dagliga körtiden mellan två på varandra följande perioder för dygnsvila inte överstiga sammanlagt åtta timmar. Den dagliga körtiden får enligt punkt 2 utsträckas till nio timmar två gånger i veckan. Sistnämnda regel gäller dock inte i fråga om förare av vissa tyngre fordonskombinationer, nämligen de kombinationer som nämns i art. 10. Enligt en övergångsbestämmelse i art. 15 gäller, för den händelse AETR träder i kraft före utgången av år 1973, att den dagliga körtiden fram till den 31 december 1973 skall utgöra högst nio timmar sammanlagt.

I fråga om den längsta körtiden under en vecka och under två veckor i följd gäller enligt punkt 3 i art. 7 att dessa tider inte får överstiga sammanlagt 48 timmar resp. 92 timmar.

I art. 8 regleras den längsta sammanhängande körtiden. Denna får enligt punkt 1 inte överstiga fyra timmar. Kan föraren därvid inte nå lämplig uppställningsplats eller bestämmelseorten, får körtiden utsträckas med högst 30 minuter. Körtid som avbryts endast av rast som inte uppfyller de krav som gäller enligt punkterna 2 och 3 skall enligt särskild bestämmelse i punkt 1 anses vara sammanhängande.

I art. 8 finns även utförliga regler om raster som skall tas under daglig körning. Enligt punkt 2 skall förare av fordonskombination som anges i art. 10 efter körtid som avses i punkt 1 ta en rast om minst en timme. I stället för sådan rast får tas två raster, vardera om minst 30 minuter i följd. Förare av annat fordon skall enligt punkt 3, om den dagliga körtiden inte överstiger åtta timmar, efter körtid som avses i punkt 1 ta en rast om minst 30 minuter i följd. I stället för sådan rast får tas antingen två raster, vardera om minst 20 minuter i följd, eller tre raster, envar om minst 15 minuter i följd. Överstiger den dagliga körtiden åtta timmar, skall föraren göra minst två raster, vardera om minst 30 minuter i följd. Enligt punkt 4 får föraren under rast inte utföra andra arbetsuppgifter än övervakning av fordon och last. Om två förare tjänstgör på fordonet, krävs dock endast att den av förarna som har rast inte utför något aktivt arbete.

AETR innehåller också bestämmelser om veckovila. I detta hänseende gäller som huvudregel enligt art. 9 punkt 1 att vilotiden för besättningsmedlem som utför internationell vägtransport skall uppgå

till minst 24 timmar i följd. Vidare föreskrivs att dygnsvila enligt art. 6 skall åtnjutas omedelbart före eller omedelbart efter veckovilan.

Under tiden april—september får besättningsmedlem som utför annan internationell vägtransport av passagerare än transport i reguljär persontrafik enligt punkt 2 byta ut veckovila enligt första stycket mot en vilotid om minst 60 timmar i följd under en period av högst 14 dygn i följd. Omedelbart före eller omedelbart efter sådan vilotid skall besättningsmedlemmen åtnjuta dygnsvila enligt art. 6.

Art. 10 reglerar b e m a n n i n g e n på vissa fordon som används för internationella vägtransporter. Bestämmelserna avser dels fordonskombination i vilken ingår mer än ett släpfordon, dels fordonskombination som brukas för passagerarbefordran och vars släpfordon har en totalvikt som överstiger fem ton, dels fordonskombination som brukas för godsbefordran och vars sammanlagda totalvikt överstiger 20 ton. I fråga om nu nämnda fordon gäller att, om vägsträckan mellan två på varandra följande perioder för dygnsvila överstiger 450 kilometer, föraren antingen skall vara åtföljd av ytterligare en förare från transportens början eller skall bli avlöst av en annan förare sedan 450 kilometer tillryggalagts. Att i de fall då två förare skall tjänstgöra enligt art. 10 den ene av dem alltid skall ha fyllt 21 år framgår, såsom nämnts i det föregående, av art. 5.

I vilka fall a v s t e g från bestämmelserna om dygnsvila, om daglig körtid, om längsta körtid under en vecka och under två veckor i följd, om längsta sammanhängande körtid samt om bemanning (art. 6—8 och 10) skall få göras anges i art. 11. Under förutsättning att trafiksäkerheten inte äventyras får sådant avsteg ske, om det är påkallat av fara eller omständighet som inte har kunnat förutses eller om det sker i syfte att lämna hjälp eller till följd av haveri. Avsteget skall begränsas till vad som är nödvändigt för människors, fordonets eller lastens säkerhet och för att fordonets förare skall kunna nå en lämplig uppställningsplats eller den plats där hans resa skall avslutas.

Till kontroll av att bestämmelserna i AETR iakttagits skall förare och förarbiträde fortlöpande göra anteckningar om tjänst och vilotider. Med förarbiträde förstås enligt art. 1 person som åtföljer föraren för att biträda honom med vissa uppgifter och som vanligen deltar aktivt i transporten utan att han är att anse som förare. Anteckningarna skall göras i en p e r s o n l i g k o n t r o l l b o k. Grundläggande bestämmelser om den personliga kontrollboken ges i art. 12 och närmare föreskrifter i en bilaga till AETR. Personlig kontrollbok skall enligt punkt 1 i art. 12 medföras under färd och företes för kontrollmyndighet. Enligt punkterna 4 och 5 skall företag som anordnar internationell vägtransport föra register över utlämnade personliga kontrollböcker och bevara avslutade böcker under minst 12 månader räknat från den sista dag för vilken uppgifter införts i boken. Företag är vidare skyldiga att på be-

gäran av kontrollmyndighet förete avslutade personliga kontrollböcker och register över utlämnade böcker för kontroll.

När internationell vägtransport börjar skall förare och förarbiträde enligt punkt 6 vara utrustade med föreskriven personlig kontrollbok, i vilken uppgifterna om de sju dygnen närmast före det då transporten börjar är införda. Detta krav upprätthålls emellertid inte helt för det fall att nationella bestämmelser inte föreskriver användning av kontrollbok i enlighet med bestämmelserna i AETR för vägtransporter som inte är internationella. I sådant fall är det tillräckligt om kontrollboken innehåller uppgifter om viloperioder före tjänstgöring och dagliga körtider under ifrågavarande dygn. Enligt punkt 7 har AETR-stat möjlighet att i fråga om fordon, som är registrerat i icke-AETR-stat, i stället för personlig kontrollbok godta handling som är upprättad i samma form som de dagrapporter som finns i kontrollboken.

Enligt art. 13, som handlar om övervakning genom företagens försorg, åligger det företag som anordnar internationell vägtransport att planlägga transporten så, att fordonsbesättningen kan iaktta AETR-bestämmelserna. Företaget skall vidare fortlöpande kontrollera tiderna för körning, annat arbete och vila. Upptäcks överträdelse av bestämmelserna, skall företaget utan dröjsmål vidta de åtgärder som behövs för att bringa överträdelsen att upphöra och för att förebygga upprepning.

I art. 14 behandlas åtgärder avsedda att säkerställa AETR-bestämmelsernas efterlevnad. Varje AETR-stat skall sålunda vidta nödvändiga åtgärder, såsom kontroller på väg och kontroller hos företag. AETR-staterna skall vidare bistå varandra i syfte att säkerställa bestämmelsernas efterlevnad. Bl.a. skall varje AETR-stat genom stickprovsgranskning av personliga kontrollböcker kontrollera att AETR-bestämmelserna iakttas av besättningar på fordon som är registrerade i den egna staten. AETR-staterna har enligt förvarande artikel också skyldighet att, om ett allvarligt brott mot AETR-bestämmelserna upptäcks och brottet begåtts av en person som är bosatt i annan AETR-stat, underrätta vederbörande myndighet i den staten både om brottet och om det straff som kan ha dömts ut.

Övergångsbestämmelserna i art. 15 har berörts i det föregående (vid art. 7).

Art. 16—26, med den gemensamma rubriken "Slutbestämmelser", innehåller regler om bl. a. undertecknande, anslutning, ratifikation, ikraftträdande, uppsägning, överenskommelsens giltighet, biläggande av tvister mellan AETR-stater, förbehåll, revision, ändringar och underrättelser. Av dessa bestämmelser framgår bl. a. att AETR skall ratificeras och träder i kraft 180 dagar efter den dag då det åttonde ratifikations- eller anslutningsinstrumentet deponerats hos Förenta nationernas generalsekreterare. För stat, som ratificerar AETR eller an-

sluter sig till överenskommelsen sedan det åttonde instrumentet deponerats, blir AETR bindande 180 dagar efter den dag då dess ratifikations- eller anslutningsinstrument deponerats. Det till AETR hörande signaturprotokollet skall enligt art. 25 utgöra en integrerande del av överenskommelsen och har samma giltighet som denna.

Till AETR hör, som nämnts i det föregående, en bilaga som innehåller bestämmelser om den personliga kontrollbok i vilken förare eller förarbiträde skall göra anteckningar om kör-, arbets- och vilotider. Dessa bestämmelser reglerar i detalj bokens utformning och innehåll. Också texten till anvisningarna för bokens begagnande är upptagen i bilagan, liksom formulär till dagrapport och veckorapport samt exempel på hur dagrapporten skall fyllas i.

I signaturprotokollet förklaras inledningsvis att överenskommelsen inte skall föregripa bestämmelser om arbetstidens längd och fördelning som kan komma att utarbetas senare.

Till art. 4 i överenskommelsen har i signaturprotokollet antecknats att artikelns punkt 1 inte skall medföra att bestämmelser i fordons registreringsland innebärande förbud mot trafik med vissa slag av fordon vissa dagar eller vissa timmar skall tillämpas utanför registreringslandet och att artikelns punkt 2 inte hindrar AETR-stat att inom sitt område tillämpa bestämmelser av nyss nämnt slag. Vidare har i signaturprotokollet beträffande art. 4 tagits upp bestämmelser för det fall att AETR-stat, som har ingått särskilt avtal enligt art. 4 punkt 2, träffar bilateralt eller multilateralt avtal om internationella vägtransporter, som börjar eller slutar i någon av de stater som ingått det särskilda avtalet, med fordon som är registrerade i AETR-stat som står utanför det särskilda avtalet. I sådant fall får som förutsättning för det bilaterala eller multilaterala avtalet ställas upp det villkoret, att fordonsbesättningarna skall i stat som är part i det särskilda avtalet ställa sig till efterrättelse bestämmelserna i detta avtal.

Till art. 12 i överenskommelsen har i signaturprotokollet gjorts den anteckningen att AETR-staterna är villiga att, sedan AETR har trätt i kraft, diskutera ändring av överenskommelsen genom en föreskrift om användning av en kontrollanordning som anbringas på fordonet och så långt som möjligt ersätter den personliga kontrollboken.

I anslutning till art. 14 i överenskommelsen förklaras i signaturprotokollet att det är önskvärt att varje AETR-stat vidtar åtgärder för beivrande av brott mot AETR-bestämmelserna, inte bara när brottet begåtts inom dess eget område utan också när det begåtts utomlands under internationell vägtransport med fordon som är registrerat inom dess område. Det förklaras också som önskvärt, att AETR-staterna bistår varandra vid beivrandet av brott mot AETR-bestämmelserna.

3 Gällande svenska bestämmelser, m. m.

Bestämmelser om arbetstid och vilotid i vägtrafik

Av trafiksäkerhetsskäl betingade bestämmelser om arbetstid och vilotid i vägtrafik infördes år 1967 (prop. 1967: 52, 3LU 1967: 33, rskr 1967: 210) i vägtrafikförordningen (1951: 648, omtryckt 1967: 856, ändrad senast 1972: 605 (VTF). Bestämmelserna, som har tagits upp i 1 § 12 mom. samt 28 a och 28 b §§, avser förare i företag som driver förvärvsverksamhet i vilken personer eller gods befordras på väg. Enligt förarbetena (prop. 1967: 52) menas med förvärvsverksamhet varje verksamhet — enskild, kommunal eller statlig — som drivs i förvärvssyfte. Sådan verksamhet i vilken befordringen av personer eller gods är mer ovidkommande faller dock, som föredragande departementschefen anförde, utanför tillämpningsområdet.

Enligt 28 a § andra stycket får arbetstiden under 24 timmar i följd efter föreskriven vilotid inte överstiga elva timmar. När tjänstgöring inte kan ordnas lämpligt på annat sätt, får arbetstiden dock utsträckas till 13 timmar, om den under 48 timmar i följd efter föreskriven vilotid inte överstiger sammanlagt 22 timmar.

Enligt 28 a § tredje stycket får förare arbeta högst sex timmar i följd utan rast under vilken han får lämna fordonet eller arbetsstället. I sextimmersperioden inräknas inte tid under vilken förare inte utför annat arbete än att följa med på fordonet som avlösare.

I fråga om den dagliga vilotiden gäller enligt 28 a § fjärde stycket att den under 24 timmar i följd räknat från början av vilken tjänstgöring som helst inte får understiga tio timmar i följd. Vilotiden får två gånger under sju 24-timmersperioder i följd minskas till lägst åtta timmar.

Begreppet arbetstid omfattar enligt 1 § 12 mom. tid under vilken förare vid tjänstgöring i företag som avses i 28 a § för motordrivet fordon, utför arbete med fordonets skötsel eller med på- eller avlastning av gods, som befordrats med fordonet, eller efter vilotid som föreskrivs i 28 a § antingen utför annat arbete före färd med fordonet eller medföljer vid färden. Begreppet vilotid bestäms negativt i 1 § 12 mom. Vilotid är annan tid än arbetstid och tid under vilken föraren i övrigt utför arbete i företaget. I arbetstiden inräknas rast som är kortare än 30 minuter men också längre rast, om föraren under sådan rast inte får lämna fordonet eller arbetsstället.

Från bestämmelserna i 28 a § andra—fjärde styckena får avsteg göras, om det är påkallat av olyckshändelse eller annan sådan särskild omständighet som inte kunde förutses (28 a § femte stycket). När särskilda skäl föreligger kan Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer medge undantag från bestämmelserna (28 a § sjätte stycket). Enligt 82 § vägtrafikkungörelsen (1951: 743, 82 § ändrad senast 1967:

858) prövar arbetarskyddsstyrelsen frågor om sådana undantag. Är frågan av principiell betydelse, skall samråd ske med statens trafiksäkerhetsverk.

Föreskrifter om anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid samt om skyldighet att förvara anteckningarna och tillhandahålla dem för granskning har med stöd av 28 b § VTF meddelats i kungörelsen (1967: 598) om anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid i vägtrafik. Enligt dessa föreskrifter skall förare av motordrivet fordon föra anteckningar om arbets- och vilotid. Om föraren är anställd skall även arbetsgivaren föra sådana anteckningar (1 §).

Förarens anteckningar skall enligt 2 § föras i en särskild arbetstidsbok. Av anteckningarna skall framgå när föraren har börjat och slutat sitt arbete under kalenderdygn då han fört motordrivet fordon i företaget. Har han under närmast föregående dygn utfört annat arbete i företaget, skall i arbetstidsboken antecknas när detta arbete påbörjats och avslutats. Vidare skall föraren i arbetstidsboken anteckna raster som varat minst 30 minuter och under vilka han fått lämna fordonet eller arbetsstället. Är förare av motordrivet fordon egen företagare, skall arbetstidsboken bevaras under fyra månader från det boken avslutats. Det åligger enligt 4 § arbetsgivaren att tillhandahålla anställd förare arbetstidsbok enligt fastställt formulär och att se till att föreskrivna anteckningar förs.

I 3 § ges bestämmelser om arbetsgivarens anteckningar. Dessa skall för varje förare innehålla samma slags uppgifter om tidpunkter för arbetets början och slut som är föreskrivet i fråga om förarens anteckningar. Arbetsgivarens anteckningar skall dessutom om möjligt visa när föraren haft minst 30 minuters rast under vilken han fått lämna fordonet eller arbetsstället. Arbetsgivaren skall bevara anteckning under fyra månader från den dag anteckningen gäller. Arbetsgivare som driver yrkesmässig trafik för personbefordran med personbil är befriad från skyldigheten att föra anteckningar under vissa förutsättningar. Han behöver inte föra anteckningar, om hans företag är anslutet till förening av utövare av yrkesmässig trafik och föreningen för och bevarar anteckningarna.

I fråga om skyldigheten att förete anteckningar gäller enligt 5 och 6 §§ att förare, liksom arbetsgivare och förening som för anteckningar i arbetsgivarens ställe, är skyldig att på begäran av polismyndighet eller tjänsteman vid yrkesinspektionen förete förda anteckningar för kontroll.

Från bestämmelserna om förarens skyldighet att föra anteckningar i arbetstidsbok görs i 7 § undantag för en rad förarkategorier. Sålunda undantas förare som för buss eller personbil i linjetrafik samt förare som för personbil i yrkesmässig beställningstrafik för personbefordran, om innehavaren av trafiktillståndet är ansluten till förening av utövare

av yrkesmässig trafik och föreningen för och bevarar anteckningarna. Vidare undantas förare som för personbil i annan trafik än yrkesmässig trafik för personbefordran och förare av motorcykel. Slutligen undantas den som för lastbil eller traktortåg, om lastbilens totalvikt resp. traktorns tjänstevikt tillsammans med tillkopplat släpfordons totalvikt inte överstiger 3,5 ton. Av nu nämnda undantag gäller för det fall att föraren är egen företagare endast det undantag som avser förare av personbil i yrkesmässig beställningstrafik för personbefordran.

Dispensbestämmelser finns i 8 §. Arbetskyddsstyrelsen får efter samråd med statens trafiksäkerhetsverk befria företag eller förare från skyldigheten att föra anteckningar. Styrelsen får därvid föreskriva särskilda villkor. Styrelsen får vidare medge att arbetstidsbok används fastän den avviker från det genom kungörelsen fastställda formuläret. Närmare föreskrifter för tillämpningen av kungörelsen meddelas enligt 9 § av arbetskyddsstyrelsen som handhar tillsynen över efterlevnaden av arbets- och vilotidsreglerna inom ramen för yrkesinspektionens verksamhet. Enligt 40 § 2 mom. VTF är förare av motordrivet fordon skyldig att stanna sitt fordon på tecken av bl. a. tjänsteman vid yrkesinspektionen.

Vid överträdelser av bestämmelserna om arbets- och vilotid — både sådana som meddelats i 28 a § VTF och sådana som meddelats med stöd av 28 b § VTF — utgör straffet enligt 66 § 2 mom. VTF dagsböter för föraren. Även arbetsgivaren straffas, om han inte visar att förseelsen berott på omständigheter som han inte kunnat råda över. Sistnämnda ansvarsbestämmelse har erhållit sin nuvarande lydelse genom en författningsändring som trädde i kraft den 1 oktober 1972 (prop. 1972: 81, TU 1972: 13, rskr 1972: 232, SFS 1972: 479). Arbetsgivare, som bryter mot föreskrift som meddelats med stöd av 28 b § VTF, straffas med dagsböter.

Nu nämnda bestämmelser i VTF, vägtrafikkungörelsen och kungörelsen om anteckningar för kontroll av arbetstid och vilotid i vägtrafik har i samband med införande av en ny vägtrafiklagstiftning förts över till en ny kungörelse (1972: 602) om arbetstid vid vägtransport, m. m. Bestämmelsen i 40 § 2 mom. VTF om skyldighet för förare av motordrivet fordon att stanna har dock tagits upp i en ny vägtrafikkungörelse (1972: 603, 9 §). De nya kungörelserna träder i kraft den 1 maj 1973.

Enligt 3 § kungörelsen (1951: 491) angående vissa transporter till eller från utlandet med motorfordon m. m. (3 § ändrad 1972: 483) skall bestämmelserna i VTF om förars arbetstid och vilotid äga motsvarande tillämpning i fråga om sådana transporter inom riket eller sådana transporter med i Sverige registrerat motorfordon eller släpfordon utom riket, vartill transportnämnden meddelat tillstånd enligt 1 eller 2 § nämnda kungörelse eller som enligt 2 § första stycket samma kungö-

relse får utföras utan sådant tillstånd. Enligt 1 § meddelar transportnämnden tillstånd för rätt att utom Sverige mot ersättning befordra passagerare eller gods med motorfordon eller släpfordon, i den mån tillstånd av svensk myndighet behövs enligt utländsk rätt eller enligt överenskommelse mellan Sverige och främmande stat. I 2 § första stycket sägs att i fråga om transporter till eller från utlandet med i Sverige registrerade lastbilar eller släpfordon den inom Sverige fallande delen av transporten får äga rum utan trafik tillstånd enligt förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (ändrad senast 1972: 593) (YTF) under förutsättning dels att transporten inom Sverige sker i omedelbar anslutning till transporten i utlandet, dels att med fordonet inte samtidigt transporteras gods uteslutande inom Sverige. I den mån särskilt tillstånd av svensk myndighet krävs i annat fall för att, i anslutning till transport med motorfordon eller släpfordon till eller från utlandet, mot ersättning utföra transport med samma fordon inom riket, ankommer det enligt 2 § andra stycket på transportnämnden att pröva frågan om sådant tillstånd.

Övriga bestämmelser

AETR innehåller, som nämnts i det föregående, bestämmelser om förarens kvalifikationer, om fordons bemanning, om längsta körtid per vecka och 14-dagarsperiod samt om veckovila. I svensk lagstiftning saknas motsvarighet till AETR-bestämmelserna om fordons bemanning. Regler om förarens kvalifikationer ges i körkortskungörelsen (1972: 592) som har trätt i kraft den 1 januari 1973. Längsta körtid per vecka eller 14-dagarsperiod regleras inte i svensk lagstiftning. Socialt inriktade regler om längsta arbetstid per vecka och om veckovila finns däremot i allmänna arbetstidslagen (1970: 103) resp. arbetarskyddslagen (1949: 1, ändrad senast 1971: 599).

Enligt 7 § körkortskungörelsen krävs **k ö r k o r t** för rätt att föra bil eller motorcykel. Körkortet indelas i sex behörighetsklasser med olika minimiålder (7 och 31 §§ körkortskungörelsen). Beträffande behörighet och åldersgränser får jag hänvisa till en särskild uppställning (s. 15).

För rätt att på väg föra traktor som är försedd med gummihjul krävs körkort eller traktorkort (10 § körkortskungörelsen). Minimialdern för erhållande av traktorkort är i princip 16 år (89 § körkortskungörelsen).

Enligt 11 § körkortskungörelsen får personbil eller lätt lastbil föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har **t r a f i k k o r t**. Sådant kort krävs också för förande av traktortåg i yrkesmässig trafik, om föraren inte innehar körkort klass AB**E, ABC*E, AB*DE eller ABCDE. Minimialdern för erhållande av trafik kort är enligt 73 § körkortskungörelsen 19 år.

Körkorts- klass	Behörighet	Minimi- ålder
A****	motorcykel	16 år
AB***	motorcykel, personbil, lätt lastbil (dvs. lastbil med en totalvikt av högst 3,5 ton) och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon (dvs. släpfordon med en totalvikt av högst 750 kg)	18 år
AB**E	motorcykel, personbil, lätt lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten	19 år
ABC*E	motorcykel, personbil, lätt och tung lastbil och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten	19 år
AB*DE	motorcykel, personbil, lätt lastbil, buss och ett eller flera till sådan bil kopplade släpfordon oavsett vikten	20 år
ABCDE	samtliga fordonsslag	20 år

Nu nämnda differentierade körkort skall enligt beslut av statsmakterna åren 1967 och 1971 (prop. 1967: 55, SU 1967: 89, 3LU 1967: 31, rskr 1967: 204 och 209 samt prop. 1971: 65, TU 1971: 12, rskr 1971: 209) ersätta äldre körkort och är utformade på grundval av 1968 års vägtrafikkonvention. De nya körkortskraven skall införas successivt under sjuttitalet. Övergångsvis ger äldre körkort och trafik kort till utgången av år 1974 samma behörighet att föra fordon som tidigare (8, 9 och 14 §§ kungörelsen (1972: 605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning). Minimialdern för rätt att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran sänks dock från 21 till 19 år (16 § nämnda kungörelse). Vidare krävs under en övergångstid särskilt trafik kort för behörighet att föra tung lastbil i yrkesmässig trafik, om föraren endast har gammalt körkort eller nytt körkort klass AB*** eller AB**E (9 och 11 §§ samma kungörelse).

Bestämmelser om arbetstidens längd ges i allmänna arbetstidslagen. Lagen är med vissa i 2 § angivna undantag tillämplig på verksamhet i vilken arbetstagare utför arbete för arbetsgivares räkning. Bland arbete som i 2 § undantas från lagens tillämpning märks arbete som utförs av medlem av arbetsgivarens familj. Dessutom kan enligt 3 § undantag från lagens tillämpning göras genom kollektivavtal. Enligt 4 § får den ordinarie arbetstiden, exkl. raster, uppgå till högst 40 timmar i veckan. När det behövs med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt, får arbetstiden dock beräknas med utgångspunkt i att den under en period av högst fyra veckor inte får överstiga 40 timmar i veckan i genomsnitt. Från begränsningen av den ordinarie arbetstiden kan enligt 6 och 7 §§ göras avsteg, dels genom

kollektivavtal, dels, om det stora flertalet av berörda arbetstagare samtycker eller annars särskilda skäl föreligger, genom beslut av arbetarskyddsstyrelsen.

Regler om övertid finns i 8—10 §§. I 8 § regleras övertid med anledning av natur- eller olyckshändelse eller annan ej förutsebar omständighet och i 9 § övertid för utförande av förberedelse- eller avslutningsarbete i vissa fall. Enligt huvudregeln i 10 § får, när särskilda skäl föreligger, övertid tas ut med högst 48 timmar under en fyraveckorsperiod eller med 50 timmar under en kalendermånad. Övertidsuttaget under ett kalenderår får dock inte överstiga 150 timmar. Från dessa begränsningar får avsteg göras genom kollektivavtal. Arbetarskyddsstyrelsen får, om synnerliga skäl föreligger, medge ytterligare övertid med högst 150 timmar under ett kalenderår.

I fråga om bl. a. v e c k o v i l a ges föreskrifter i arbetarskyddslagen. Lagen är i första hand tillämplig på verksamhet, i vilken arbetstagare används till arbete för arbetsgivares räkning, men gäller också i andra, i 2 § (ändrad 1963: 245) närmare angivna fall. I 3 § (ändrad 1963: 245) görs vissa generella undantag från lagens tillämpning, och i 4 § (ändrad senast 1970: 694) görs undantag från vissa bestämmelser för arbete av olika slag. Bl. a. undantas arbete som utförs av medlem av arbetsgivarens familj från bestämmelserna i 21 § som handlar om veckovila. Enligt 21 § skall arbetstagare för varje period om sju dagar åtnjuta veckovila bestående av minst 24 timmars sammanhängande ledighet. Detta gäller om inte särskilt förhållande tillfälligtvis påkallar undantag. Veckovilan skall såvitt möjligt förläggas till söndag och till samma tider för alla vid ett arbetsställe anställda.

Arbetarskyddsstyrelsen kan efter hörande av arbetsmarknadens organisationer medge undantag från bestämmelserna om veckovila för visst slag av arbete eller visst arbetsställe. Inskränks veckovilan, skall motsvarande frihet från arbete såvitt möjligt beredas arbetstagaren.

Jämförelse mellan gällande svenska bestämmelser och AETR-regler om arbetstid, körtid och vilotid i vägtrafik

VTF

Arbetstid

Under 24-timmarsperiod
högst 11 timmar

Om tjänstgöring inte kan ordnas lämpligt på annat sätt och arbetstiden under 48 timmar inte överstiger sammanlagt 22 timmar, kan arbetstiden utsträckas till *13 timmar*

AETR

Körtid

Mellan perioderna för dygnsvila
högst 8 timmar

I vissa fall kan körtiden utsträckas till *9 timmar* två gånger i veckan

VTF

(Bestämmelser om längsta arbetstid per vecka finns i allmänna arbetstidslagen)

Kontinuerlig arbetstid

högst 6 timmar; därefter minst 30 minuters rast

Vilotid

Under 24-timmarsperiod
minst 10 timmar i följd

Under sju 24-timmarsperioder får vilotiden minskas två gånger till *8 timmar*

(Bestämmelser om veckovila finns i 21 § arbetarskyddslagen)

AETR

Under en vecka
högst 48 timmar
Under två veckor i följd
högst 92 timmar

Kontinuerlig körtid

högst 4 timmar
I vissa fall kan tiden utsträckas till *4 timmar 30 minuter*
Detaljerade rastbestämmelser

Vilotid**G o d s t r a n s p o r t**

Under 24-timmarsperiod
minst 11 timmar i följd

Under en vecka får viloperioden minskas två gånger till *9 timmar*, om vilan kan tas i hemmet, eller två gånger till *8 timmar*, om vilan måste tas på annan plats

P a s s a g e r a r t r a n s p o r t

Under 24-timmarsperiod
minst 10 timmar i följd, som inte får reduceras under veckan, eller *minst 11 timmar i följd*, som får reduceras två gånger i veckan till *10 timmar* och två gånger i veckan till *9 timmar*, under förutsättning att vissa tidtabellsenliga avbrott förkommer i transporten
Särskilda regler om fordonet har två förare

Under en vecka
minst 24 timmar i följd
Särskilda regler för vissa passagerartransporter

4 Remissyttranden

Statens trafiksäkerhetsverk tillstyrker AETR men har invändningar mot reglerna om förarens minimiålder, vilka beträffande rätten att förtunga lastbil inte knutits till definitionen på sådana fordon i 1968 års vägtrafikkonvention.

Arbeterskyddsstyrelsen framhåller att den internationella trafiken med svenska lastbilar och bussar under senare år har vuxit i betydelse. En följd härav är att behovet av enhetliga bestämmelser beträffande bl. a. de från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga föreskrifterna angående förarens arbetstid och vilotid från svensk synpunkt blivit allt starkare. Styrelsen anser att AETR-reglerna utmärks av en hög ambitionsnivå. Ett genom-

förande av AETR-reglerna förutsätter emellertid omfattande upplysning och höjd kunskapsnivå hos dem som berörs av reglerna. Styrelsen ifrågasätter om nödvändiga resurser kan ställas till förfogande för ändamålet. Enligt styrelsens mening bör reglerna om arbetstid och vilotid i internationell och nationell vägtrafik vara så långt som möjligt enhetliga. AETR-reglerna kan dock inte utan ingående granskning läggas till grund för nya nationella svenska regler.

Den i AETR föreskrivna personliga kontrollboken har enligt *arbetarskyddsstyrelsens* uppfattning avsevärda fördelar främst genom användningen av symboler. Styrelsen ifrågasätter emellertid — liksom *trafiksäkerhetsverket* — om inte kontrollsystemet skulle bli effektivare om det i stället byggde på färdskrivaranteckningar.

Svenska Bustrafikförbundet och *Svenska Åkeriförbundet* betonar det önskvärda i att så snart som möjligt få ett enhetligt regelsystem för den internationella vägtrafiken i tillämpning. Organisationerna understryker vidare att AETR-reglerna, om inte syftet med dessa regler skall förfe-
las, bör gälla framför restriktivare nationella särregler som kan gälla i andra kontraktsslutande stater.

Svenska transportarbetareförbundet konstaterar med beklagande att, även om AETR på väsentliga punkter innebär en skärpning i jämförelse med tidigare överenskommelser, principen om reglering av den samlade arbetstiden inte har beaktats. Förbundet anser att AETR innebär att AETR-reglerna skall tillämpas i stället för restriktivare nationella arbetsidsregler, något som förbundet inte kan acceptera. Svensk anslutning till AETR avstyrks därför av förbundet.

5 Departementschefen

1970 års europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) har undertecknats av Sverige med förbehåll för ratifikation. Överenskommelsen har undertecknats också av de ursprungliga EEC-staterna, dvs. Belgien, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Italien, Luxemburg och Nederländerna, samt av Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Storbritannien och Österrike.

AETR träder i kraft 180 dagar efter den dag då det åttonde ratifikations- eller anslutningsinstrumentet deponerats hos Förenta nationernas generalsekreterare. För stat, som ratificerar AETR eller ansluter sig till överenskommelsen sedan det åttonde instrumentet deponerats, blir AETR bindande 180 dagar efter den dag då dess ratifikations- eller anslutningsinstrument deponerats. Hittills har Norge ratificerat AETR. Enligt vad jag har erfarit avser Belgien, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Luxemburg och Nederländerna, liksom Schweiz och Storbritannien att ratificera AETR före utgången av år 1973. Danmark uppges överväga att ansluta sig till överenskommelsen inom samma tid.

AETR innehåller bl. a. regler om körtider och vilotider vid internationella vägtransporter och reglerar därmed förhållanden som det för svenskt vidkommande finns bestämmelser om i bl. a. 28 a och 28 b §§ VTF. AETR-reglerna avviker både till sin principiella uppläggning och i detaljutformningen från de svenska bestämmelserna. I vissa hänseenden är de mindre stränga än de svenska bestämmelserna. Framför allt skiljer de sig från vad som gäller i Sverige därigenom att de reglerar förarens körtid och inte, som de svenska bestämmelserna, förarens arbetstid. Dessutom är AETR-reglerna betydligt mera detaljerade. Framhållas bör också att AETR innehåller regler om bemanning vid vissa internationella vägtransporter, vilka regler saknar motsvarighet i svensk lagstiftning, och att AETR även reglerar förarens minimiålder och detta i vissa avseenden på ett strängare sätt än vad som följer av nuvarande och blivande svenska behörighetsregler.

De svenska bestämmelserna om arbetstid i vägtrafik avser "företag som driver förvärvsverksamhet i vilken personer eller gods befordras på väg med motordrivet fordon" (28 a § VTF). AETR reglerar körtiden vid internationella vägtransporter, dvs. transporter av passagerare eller gods på väg med motordrivet fordon. AETR-reglerna gäller oberoende av om transporten sker i förvärvsverksamhet eller ej. På denna punkt är alltså tillämpningsområdet för AETR-reglerna vidare än för de svenska bestämmelserna. Skillnaden är dock i själva verket inte så stor. AETR reglerar i fråga om personbefordran endast transporter med motordrivet fordon eller släpfordon som är avsett för befordran av flera än åtta personer utöver föraren. När det gäller gods-befordran är AETR-reglerna direkt tillämpliga endast på transporter med fordon vars totalvikt överstiger 3,5 ton. Det torde vara mycket ovanligt att man utan samband med förvärvsverksamhet utför internationella transporter med buss eller med lastbil vars totalvikt överstiger 3,5 ton.

Om AETR-reglerna alltså har ett något vidare tillämpningsområde därför att de inte förutsätter förvärvsverksamhet, är de i andra hänseenden mindre långtgående än de svenska bestämmelserna. Som framgår av vad som nyss har nämnts, omfattar AETR-reglerna — till skillnad från de svenska bestämmelserna — inte transporter med personbil, dvs. bil avsedd för befordran av högst åtta passagerare utöver föraren, eller med motorcykel och inte heller utan särskild överens-kommelse godstransporter med fordon vars totalvikt inte överstiger 3,5 ton.

AETR innehåller en reglering av körtiden, medan de svenska bestämmelserna tar sikte på arbetstiden och inte bara körtiden. Bestämmelserna uppvisar på denna punkt en grundläggande skillnad. Skilljaktigheter förkligger också i fråga om bestämmelsernas innehåll. Tjänstgörings- och vilotidernas längd är olika, och AETR-reglerna är betydligt mera detaljerade än de svenska bestämmelserna. Till belysning av

det sagda får jag hänvisa till den redogörelse för AETR-reglernas och gällande svenska bestämmelsers innehåll, som har lämnats i det föregående, och till den jämförande sammanställningen i slutet av avsnitt 3. Som exempel på skillnaderna vill jag i detta sammanhang endast nämna följande. Enligt VTF får förarens arbetstid under 24 timmar inte överstiga elva timmar eller, om vissa villkor är uppfyllda, 13 timmar. AETR begränsar förarens körtid till högst åtta timmar, vilken tid får utsträckas till högst nio timmar två gånger i veckan. Enligt VTF får förare inte arbeta under längre sammanhängande tid än sex timmar. Den längsta sammanhängande körtiden är enligt AETR fyra timmar, till vilken tid i vissa fall får läggas 30 minuter. Om annan vilotid än rast sägs i VTF endast att den under 24 timmar i följd inte får understiga tio timmar i följd och att den två gånger under sju dygn i följd får minskas till åtta timmar. AETR innehåller i detta hänseende en detaljerad reglering, olika för godstransporter och för passagerartransporter. För godstransporter föreskrivs sålunda en dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken dygnsvila under en vecka får minskas två gånger till nio timmar och i vissa fall åtta timmar. För passagerartransporter gäller att dygnsvilan skall uppgå till antingen minst tio timmar i följd, vilken dygnsvila inte får inskränkas under veckan, eller till minst elva timmar i följd, vilken vilotid får reduceras under veckan enligt särskilda regler. Längsta tillåtna körtider är alltså kortare enligt AETR än arbetstiderna enligt svenska bestämmelser, medan föreskrivna vilotider är längre. Även om AETR-reglerna inte bygger på arbetstidsprincipen, ger de på grund härav en strängare reglering i vissa avseenden.

I AETR finns också regler om fordons bemanning vid internationella vägtransporter. I fråga om transporter med fordonståg föreskrivs för vissa fall att två förare skall tjänstgöra samtidigt eller att förarbyte skall ske efter 450 kilometer. Någon motsvarighet till dessa regler finns inte i den svenska lagstiftningen.

Förutom körtid, vilotid och fordons bemanning vid internationella vägtransporter reglerar AETR även förarens minimiålder. I Sverige finns inga särskilda bestämmelser om minimiålder för förande av fordon i internationell vägtrafik. I stället gäller de allmänna reglerna om minimiålder för förande av motordrivet fordon. De svenska bestämmelserna, som trätt i kraft den 1 januari 1973, innebär bl. a.

att körkort klass AB***, som ger behörighet att föra personbil och lätt lastbil och ett till sådan bil kopplat lätt släpfordon, kan förvärfvas av den som fyllt 18 år,

att körkort klass AB**E, som utöver AB***-behörighet ger rätt att föra personbil och lätt lastbil med ett eller flera tillkopplade släpfordon, samt körkort ABC*E, som utöver AB***-behörighet ger rätt att föra tung lastbil och personbil eller lastbil med ett eller flera tillkopplade släpfordon, kan förvärfvas av den som fyllt 19 år,

att körkort klass AB*DE, som utöver AB***-behörighet ger rätt att föra buss och personbil eller buss med ett eller flera tillkopplade släpfordon, samt körkort klass ABCDE, som ger behörighet att föra samtliga fordonsslag, kan förvärfvas av den som fyllt 20 år.

För att i yrkesmässig trafik få framföra bil krävs i vissa fall särskilt trafik kort. Sålunda får personbil eller lätt lastbil föras i yrkesmässig trafik för personbefordran endast av den som har trafik kort. Minimialdern för erhållande av trafik kort är 19 år. I övriga fall gäller för rätten att föra bil i yrkesmässig trafik endast förutnämnda körkorts krav och därav följande bestämmelser om minimialder.

De svenska behörighetsregler för vilkas huvuddrag jag nu har redogjort grundar sig på beslut av statsmakterna åren 1967 och 1971 enligt vilka nuvarande körkort och trafik kort skall ersättas med nya differentierade körkort utformade på grundval av 1968 års vägtrafikkonvention. De nya körkorts kraven skall införas successivt under sjuttio-talet. Övergångsvis ger äldre körkort och trafik kort till utgången av år 1974 samma behörighet att föra fordon som tidigare. Minimialdern för rätt att föra personbil och lätt lastbil i yrkesmässig trafik för personbefordran sänks dock från 21 till 19 år. Vidare krävs under en övergångstid särskilt trafik kort för behörighet att föra tung lastbil i yrkesmässig trafik, om föraren endast har gammalt körkort eller nytt körkort klass AB*** eller AB**E.

AETR uppställer på tre punkter strängare ålderskrav på fordonsförare än gällande svenska bestämmelser. Den första olikheten gäller persontransport med bil. Här kräver AETR en minimialder av 21 år. Svenska bestämmelser kräver för rätt att föra personbil 18 år eller, om transporten sker i yrkesmässig trafik, 19 år och för rätt att föra buss 20 år. Den andra olikheten gäller godstransport som utförs med bil vars totalvikt överstiger 7,5 ton och som inte sker i yrkesmässig trafik. Här föreskriver AETR en minimialder av 21 år, om föraren inte har särskilt kompetensbevis, t. ex. trafik kort. Enligt svenska bestämmelser krävs en minimialder av 19 år. Den tredje olikheten gäller godstransport med vissa fordonståg, om två förare skall tjänstgöra ombord. AETR kräver att en av förarna skall ha fyllt 21 år. Svenska bestämmelser innehåller inget särskilt krav av detta slag. I fråga om godstransport med bil vars totalvikt överstiger 7,5 ton har AETR däremot mindre stränga ålderskrav än svenska bestämmelser, om föraren är innehavare av särskilt kompetensbevis, t. ex. trafik kort. Minimialdern är i sådant fall 18 år enligt AETR med 19 år enligt svenska bestämmelser.

Den redogörelse som jag har lämnat nu ger vid handen att det föreligger skiljaktigheter på åtskilliga punkter mellan AETR-reglerna, å

ena sidan, samt gällande svenska bestämmelser, å andra sidan. Även om de svenska bestämmelserna bygger på principen att inte bara förarens körtid utan hans bruttoarbetstid skall regleras, kan de inte generellt sägas vara strängare än AETR-reglerna. I flera viktiga hänseenden ger AETR en strängare reglering, så t. ex. i fråga om längsta sammanhängande körtid, dygnsvila och förarens minimiålder.

Enligt AETR åligger det stat som bundit sig för AETR att i fråga om internationell vägtransport som utförs inom det egna området tillämpa AETR-reglerna på transport med fordon som är registrerat i AETR-stat. Vid internationell vägtransport i AETR-stat skall medlem av besättningen på fordon som är registrerat i AETR-stat iaktta de bestämmelser om vilotider, körtider och fordons bemanning som gäller i den stat där besättningsmedlemmen normalt utövar sin yrkesverksamhet. Är bestämmelserna inte lika stränga som AETR-reglerna, skall dock dessa senare tillämpas. Å andra sidan får ingen AETR-stat kräva att nationella bestämmelser som är strängare än AETR-reglerna skall iaktas av besättningar på fordon som är registrerat i annan AETR-stat. I fråga om internationell vägtransport med fordon som är registrerat i stat som inte har bundit sig för AETR skall AETR-stat tillämpa minst lika stränga bestämmelser som de i AETR upptagna.

Framhållas bör i detta sammanhang att AETR ger stat som bundit sig för överenskommelsen frihet att på vissa punkter göra avvikelser från AETR:s bestämmelser. AETR-stat har sålunda möjlighet att, i några fall ensidigt och i andra fall efter överenskommelse med annan AETR-stat, bestämma om undantag från AETR såvitt avser överenskommelsens tillämpningsområde, förarens minimiålder samt kontrollbokens utformning och användning (art. 2 punkt 2, art. 3 punkt 2, art. 5 punkt 1, art. 12 punkt 7 och allmänna bestämmelser om den personliga kontrollboken). Ett exempel på undantag som AETR ger möjlighet till är att AETR-stat får bestämma att AETR-reglerna inte skall tillämpas i fråga om en i samma stat bosatt besättningsmedlem som inte lämnar statens område under den internationella vägtransporten. Ett annat exempel är att AETR-stat får avtala med grannstat som har antagit AETR att endast de nationella bestämmelserna i den stat där fordonet är registrerat skall tillämpas i fråga om internationell vägtransport, om transporten är begränsad till de båda staterna och om fordonet i den andra staten inte lämnar en genom överenskommelse bestämd gränzon eller passerar den andra statens område endast i transittrafik.

AETR har hittills ratificerats av Norge. Som jag har nämnt inledningsvis avser flertalet medlemmar i det ursprungliga EEC samt Schweiz och Storbritannien att ratificera överenskommelsen under år 1973. Också Danmark överväger att ansluta sig till AETR.

Om AETR sålunda blir gällande i en stor del av Europa men Svc-

rige inte ratificerar överenskommelsen, blir besättningarna på svensk-registrerade fordon som utför internationella vägtransporter i AETR-stat likväl skyldiga att iaktta AETR-reglerna. Dessa fordons besättningar skulle alltså för den del av transporten som faller inom AETR-stat behöva tillämpa andra regler än för transporten inom Sverige. En sådan ordning kan inte anses vara rationell.

I detta sammanhang bör nämnas att man inom den europeiska transportministerkonferensen (CEMT), i vilken organisation Sverige — liksom det stora flertalet västeuropeiska stater — är medlem, har nått enighet om multilaterala kvoter för internationella vägtransporter av gods inom 17 av de 18 medlemsstaterna. Inom ramen för denna överenskommelse har envar av de 17 medlemsstaterna fått sig tilldelat ett antal tillstånd som vart och ett berättigar ett transportföretag att med fordon som är registrerat i ifrågavarande stat under ett helt år utföra internationella vägtransporter av gods mellan nämnda medlemsstaters områden. För Sveriges del har antalet dylika årstillstånd fastställts till 16. Innan överenskommelsen, som är avsedd att gälla under en tre-årsperiod, träder i kraft, skall vissa villkor vara uppfyllda. Bl. a. skall berörda medlemsstater tillämpa AETR-reglerna eller regler som är minst lika stränga som dessa. Om Sverige inte antar AETR, skulle den svenska transportnäringen gå miste om möjligheten att utnyttja den nyssnämnda multilaterala kvoten. Det bör hållas i minnet att denna kvot avser årstillstånd. Dessa skulle utgöra ett värdefullt tillskott till de tillståndskvoter som gäller för internationella vägtransporter av gods i Europa.

I likhet med Transportarbetareförbundet anser jag att det hade varit önskvärt om AETR-reglerna kunnat grundas på arbetstidsprincipen och inte bara på körtidsprincipen. Vid de förhandlingar som föregick 1970 års AETR-överenskommelse framhölls också från svensk sida att AETR borde bygga på arbetstidsprincipen. Sverige vann inte då gehör för denna ståndpunkt men man beslöt att ta upp frågan senare. Jag vill emellertid med hänvisning till min tidigare redogörelse understryka att det i väsentlig mån är fråga om en skillnad i det principiella betraktelsesättet mellan de svenska bestämmelserna och AETR-reglerna men att man inte generellt kan säga att det ena systemet innebär strängare krav än det andra. Även om överenskommelsen är behäftad med ofullkomligheter, anser jag för egen del, bl. a. med hänsyn till det anförda, att Sverige på tillämpningsstadiet inte bör ställa sig utanför det internationella samarbetet på förevarande område. Allmänt torde kunna sägas att den samordning av arbetsvillkoren vid internationella vägtransporter som AETR innebär kommer att vara till gagn för transportnäringen. Jag förordar därför att Sverige ratificerar AETR.

Om Sverige genom ratifikation binder sig för AETR, får AETR-

reglerna genom svensk lagstiftning göras tillämpliga på sådana internationella vägtransporter som omfattas av regleringen i AETR och som sker antingen i Sverige eller med svenskregriserat fordon i annan AETR-stat. I fråga om sådana transporter bör de arbets- och vilotidsregler som nu finns i vägtrafiklagstiftningen upphöra att gälla. Å andra sidan anser jag att de svenska bestämmelserna i princip inte bör ändras i andra fall än då detta är nödvändigt på grund av AETR-reglernas införande eller då starka praktiska skäl påkallar ändringar. Att överväganden om eventuella ändringar inte skall omfatta frågan om övergivande av arbetstidsprincipen finner jag självklart. De modifieringar i vissa andra avscenden som kan vara påkallade för att undvika en komplicerad av regelsystemet kommer att övervägas av de sakkunniga som jag nyligen har tillkallat för att göra en översyn av de svenska bestämmelserna om arbets- och vilotid i vägtrafik. På två punkter har jag dock funnit skäl att redan nu överväga ändringar utöver vad som kommer att ålitta Sverige efter ett godkännande av AETR.

För det första bör AETR-reglerna enligt min mening göras tillämpliga på internationella vägtransporter i det fall då transport utförs med svenskregriserat fordon av det slag som avses med AETR i stat som inte har antagit AETR. En sådan ordning ger en enhetlig reglering i fråga om internationella transporter med vissa slag av fordon, vilket får anses vara önskvärt i och för sig och får särskild betydelse i de fall då transporten berör, förutom Sverige, både en AETR-stat och en stat som inte har anslutit sig till AETR.

Den andra punkt där jag funnit att de svenska bestämmelserna nu bör anpassas till AETR-reglerna avser kontrollsystemet. Starka praktiska skäl talar enligt min mening för att den av AETR föreskrivna kontrollboken får ersätta arbetstidsboken enligt de nuvarande svenska bestämmelserna. Kontrollboken är upplagd på sådant sätt att även arbetstiden redovisas.

I prop. 1972: 81 anförde jag att den moderna datatekniken med optisk läsning av skriftligt underlag synes ge möjligheter att på ett rationellt sätt intensifiera övervakningen av arbets- och vilotidsbestämmelserna. Jag förutskickade att jag skulle komma att föreslå Kungl. Maj:t en särskild undersökning av förutsättningarna och formerna för en ADB-baserad kontroll av det skriftliga underlaget. Den sålunda aviserade undersökningen, som givetvis bör avse också kontrollböckerna enligt AETR-systemet, kommer till stånd inom ramen för den utredning som jag har tillsatt. Preliminära undersökningar som skett i samband med ärendets beredning inom kommunikationsdepartementet ger vid handen att optisk läsning av AETR:s kontrollböcker inte behöver vålla större tekniska svårigheter.

AETR:s kontrollsystem innefattar — till skillnad från det svenska — inte någon skyldighet för arbetsgivaren att parallellt med föraren göra

anteckningar om tjänstgöring och vilotider. Arbetsgivaren är däremot skyldig att en gång i veckan gå igenom förarens anteckningar i kontrollboken, att föra register över utlämnade kontrollböcker och att förvara avslutade böcker. Om ADB-baserad kontroll av kontrollboksanteckningarna kan införas, kan det ifrågasättas om det inte är tillräckligt från övervakningssynpunkt att anteckningar görs endast av föraren. Denna fråga kommer att övervägas närmare av den utredning som jag har tillsatt. I avvaktan på resultatet av dessa överväganden bör inte någon ändring ske i fråga om arbetsgivarens skyldighet att göra anteckningar.

Ratifikation av AETR innebär för Sveriges del att arbets- och vilotidsreglerna i vägtrafiklagstiftningen ersätts, såvitt avser vissa internationella vägtransporter, med AETR-reglerna om körtider och vilotider. Man frångår alltså i fråga om dessa transporter — av hänsyn till det internationella samarbetet — principen att inte bara förarens körtid utan hans totala arbetstid i företaget skall regleras. Arbets- och vilotidsreglerna i VTF har tillkommit efter riksdagens hörande (prop. 1967: 52, 3LU 33, rskr 210). I prop. 1970: 171 föreslogs att Kungl. Maj:t i fortsättningen skall besluta om utformningen av vissa delar av vägtrafiklagstiftningen utan riksdagens medverkan i varje särskilt fall. Riksdagen hade ingen erinran mot detta förslag (3LU 1970: 88, rskr 1970: 398). Förslaget omfattade inte den i VTF intagna arbetstidsregleringen. Beträffande denna anfördes i propositionen att riksdagens yttrande bör inhämtas över förslag till ändringar, eftersom det här är fråga om ett rättsområde som ligger nära den socialt betingade arbets- tidslagstiftningen. Redan det nu sagda ger vid handen att riksdagens medverkan behövs när Sverige skall binda sig för AETR-reglerna. I samma riktning pekar också den omständigheten att AETR, som jag nämnt, innehåller från nuvarande och beslutade svenska behörighetsregler avvikande bestämmelser om fordonsförarens minimiålder.

Med hänsyn till vad jag har anført förordar jag att Kungl. Maj:t dels föreslår riksdagen att godkänna AETR, dels inhämtar riksdagens yttrande över de av mig angivna riktlinjerna för utformningen av den svenska vägtrafiklagstiftningen såvitt avser regleringen av arbetstid, körtid och vilotid i vägtrafik.

Om riksdagen godkänner AETR och inte har någon erinran mot nyss angivna riktlinjer, kan Kungl. Maj:t meddela de bestämmelser som behövs. Det torde — liksom i enlighet med nuvarande bestämmelser — ankomma på Kungl. Maj:t att meddela nödvändiga föreskrifter rörande kontroll av bestämmelsernas efterlevnad och om undantag från regleringen. Den av AETR föranledda lagstiftningen bör träda i kraft den 1 januari 1974 eller den senare dag då AETR blir bindande för Sverige.

6 Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t
dels föreslår riksdagen att godkänna 1970 års europeiska över-
enskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar
vid internationella vägtransporter,
dels bereder riksdagen tillfälle att avge yttrande över de av mig
förordade riktlinjerna för utformningen av den svenska väg-
trafiklagstiftningen såvitt avser regleringen av arbetstid, kör-
tid och vilotid i vägtrafik.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande
av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans
Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av
den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Europeisk överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)

European Agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR)

The contracting parties,
Being desirous of promoting the development and improvement of the international transport of passengers and goods by road,

Convinced of the need to increase the safety of road traffic, to make regulations governing certain conditions of employment in international road transport in accordance with the principles of the International Labour Organization, and jointly to adopt certain measures to ensure the observance of those regulations,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement

(a) "vehicle" means any motor vehicle or trailer; this term includes any combination of vehicles;

(b) "motor vehicle" means any self-propelled road vehicle which is normally used for carrying persons or goods by road or for drawing, on the road, vehicles used for the carriage of persons or goods; this term does not include agricultural tractors;

(c) "trailer" means any vehicle designed to be drawn by a motor vehicle and includes semi-trailers;

(d) "semi-trailer" means any trailer designed to be coupled to a motor vehicle in such a way that part of it rests on the motor vehicle and that a substantial part of its weight and of the weight of its load is borne by the motor vehicle;

(e) "combination of vehicles" means coupled vehicles which travel on the road as a unit;

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

Les parties contractantes,
Desireuses de favoriser le développement et l'amélioration des transports internationaux par route de voyageurs et de marchandises,

Convaincues de la nécessité d'accroître la sécurité de la circulation routière, de réglementer certaines conditions d'emploi dans les transports internationaux par route conformément aux principes de l'Organisation internationale du travail et d'arrêter de concert certaines mesures pour assurer le respect d'une telle réglementation,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Au sens du présent Accord, on entend

a) par « véhicule », toute automobile ou remorque; ce terme comprend tout ensemble de véhicules;

b) par « automobile », tout véhicule pourvu d'un moteur de propulsion, circulant sur route par ses moyens propres et qui sert normalement au transport par route de personnes ou de marchandises ou à la traction sur route de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de marchandises; ce terme n'englobe pas les tracteurs agricoles;

c) par « remorque », tout véhicule destiné à être attelé à une automobile; ce terme englobe les semi-remorques;

d) par « semi-remorque », toute remorque destinée à être accouplée à une automobile de telle manière qu'elle repose en partie sur celle-ci et qu'une partie appréciable de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ladite automobile;

e) par « ensemble de véhicules », des véhicules couplés qui participent à la circulation routière comme une unité;

Översättning

Europeisk överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)

De fördragsslutande parterna,
som önskar utveckla och förbättra de internationella person- och godstransporterna på väg,

som är övertygade om nödvändigheten av att öka trafiksäkerheten, att införa regler om vissa arbetsvillkor vid internationella vägtransporter i enlighet med Internationella Arbetsorganisationens principer och att gemensamt vidtaga åtgärder för att trygga dessa reglers efterlevnad,

har överenskommit om följande:

Artikel 1

Definitioner

I denna överenskommelse förstås med

a) "fordon" motorfordon eller släpfordon; uttrycket innefattar fordonskombinationer;

b) "motorfordon" med egen motor försett vägfordon som normalt användes för att befordra personer eller gods på väg eller för att på väg draga fordon som användes för att befordra personer eller gods; uttrycket innefattar ej jordbrukstraktorer;

c) "släpfordon" fordon som är byggt för att dragas av ett motorfordon; uttrycket innefattar påhängsvagnar;

d) "påhängsvagn" släpfordon som är byggt för att kopplas till ett motorfordon på sådant sätt att det till en del vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av dess egen och lastens vikt uppbäres av motorfordonet;

e) "fordonskombination" kopplade fordon vilka framföres på väg som en enhet;

(f) "permissible maximum weight" means the maximum weight of the laden vehicle declared permissible by the competent authority of the State in which the vehicle is registered;

(g) "road transport" ("carriage by road") means

(i) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat;

(ii) any journey by road of a vehicle, whether laden or not, intended for the carriage of goods;

(iii) any journey which involves both a journey as defined in either (i) or (ii) of this definition and, immediately before or after the said journey, the conveyance of the vehicle by sea, rail, air or inland waterway;

(h) "international road transport" ("international carriage by road") means road transport which involves the crossing of at least one frontier;

(i) "regular passenger services" means services for the transport of passengers at specified intervals on specified routes; such services may take up or set down passengers at predetermined stopping points.

Terms of carriage covering in particular operating schedules (timetable, frequency), tariffs and the obligation to carry shall be specified in operating rules or equivalent documents approved by the competent public authorities of the Contracting Parties and published by the carrier before they are put into effect, in so far as such terms are not already laid down in laws and regulations or in administrative provisions.

Any service by whatever person organized catering only for specific categories of passengers to the exclusion of others, such as a service for the carriage of workers to and from their place of work and of school-children to and from school, shall also be treated as a regular service in so far as it complies with the conditions set out in the first sub-paragraph of this definition.

f) par « poids maximal autorisé », le poids maximal du véhicule chargé, déclaré admissible par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé;

g) par « transport par route »,

i) tout déplacement par route, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de personnes et comptant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises;

ii) tout déplacement par route, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de marchandises;

iii) tout déplacement qui comporte à la fois un déplacement visé en i) ou ii) de la présente définition et, immédiatement avant ou après ledit déplacement, le transport du véhicule par mer, chemin de fer, air ou voie navigable;

h) par « transport international par route », tout transport par route qui comporte la traversée d'au moins une frontière;

i) par « services réguliers de voyageurs », les services qui assurent le transport de personnes effectué selon une fréquence et sur une relation déterminées, ces services pouvant prendre et déposer des personnes à des arrêts préalablement fixés.

Un règlement d'exploitation ou des documents en tenant lieu, approuvés par les pouvoirs publics compétents des Parties contractantes et publiés par le transporteur avant mise en application, définissent les conditions de transport, notamment la fréquence, les horaires, les tarifs et l'obligation de transporter, dans la mesure où ces conditions ne se trouvent pas précisées par un texte légal ou réglementaire.

Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers, ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au premier alinéa de la présente définition, par exemple des services assurant le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile ou le transport des écoliers

f) "tillåten maximivikt" den största vikt för fordon med last som fastställts som tillåten av behörig myndighet i den stat där fordonet är registrerat;

g) "vägtransport"

1) förflyttning på väg av ett fordon, lastat eller ej, som är avsett för passagerartransport och som har flera sittplatser än åtta utöver förarens plats,

2) förflyttning på väg av ett fordon, lastat eller ej, som är avsett för gods-transport,

3) förflyttning som inbegriper både förflyttning som anges vid 1) eller 2) i denna definition och, omedelbart före eller efter sådan förflyttning, transport av fordonet till sjöss, med järnväg, i luften eller på inre vattenväg;

h) "internationell vägtransport" vägtransport som omfattar åtminstone en gränsövergång;

i) "reguljär persontrafik" persontrafik som utföres på bestämda tider och sträckor, varvid passagerare kan tagas upp och sättas av vid hållplatser som bestämts i förväg.

I ett trafikreglemente eller motsvarande dokument, som har godkänts av de fördragsslutande parternas behöriga offentliga myndigheter och som skall offentliggöras av trafikföretaget innan det börjar tillämpas, skall anges befördringsvillkoren, särskilt i vad avser turtäthet, tidtabell, tariffer och befördringsplikt, i den mån sådana villkor ej redan är fastställda i lag eller annan författning eller i administrativa föreskrifter.

Även trafik som betjänar endast särskilda kategorier av resande med uteslutande av andra, såsom trafik för befördran av arbetare till och från arbetsplatsen och trafik för befördran av skolbarn till och från skolan, skall, oavsett vem som anordnar den, anses vara reguljär trafik, i den mån den uppfyller de villkor som anges i första stycket i denna definition.

(j) "driver" means any person, whether wage-earning or not, who drives the vehicle even for a short period, or who is carried on the vehicle in order to be available for driving if necessary;

(k) "crew member" means the driver or either of the following, whether wage-earning or not

(i) a driver's mate, i.e. any person accompanying the driver in order to assist him in certain manoeuvres and habitually taking an effective part in the transport operations, though not a driver in the sense of paragraph (j) of this article;

(ii) a conductor, i.e. any person who accompanies the driver of a vehicle engaged in the carriage of passengers and is responsible in particular for the issue or checking of tickets or other documents entitling passengers to travel on the vehicle;

(l) "week" means any period of seven consecutive days;

(m) "daily rest period" means any uninterrupted period in accordance with article 6 of this Agreement during which a crew member may freely dispose of his time;

(n) "off-duty period" means any uninterrupted period of at least fifteen minutes, other than the daily rest period, during which a crew member may freely dispose of his time;

(o) "occupational activities" means the activities represented by items 6, 7 and 7a in the daily sheet of the individual control book shown in the annex to this Agreement.

Article 2

Scope

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.

aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile.

j) par « conducteur », toute personne, salariée ou non, qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui est à bord du véhicule pour pouvoir le conduire, le cas échéant;

k) par « membre de l'équipage » ou « membre d'équipage », le conducteur ou une des personnes suivantes, que ce conducteur ou ces personnes soient salariés ou non :

i) le convoyeur, à savoir toute personne accompagnant le conducteur en vue d'assister celui-ci dans certaines manoeuvres et prenant de façon habituelle une part effective aux opérations de transport, sans être un conducteur au sens du paragraphe j) du présent article;

ii) un receveur, c'est-à-dire toute personne qui accompagne le conducteur d'un véhicule transportant des personnes et qui est notamment chargée de délivrer ou de contrôler les billets ou d'autres documents donnant droit aux passagers de voyager dans le véhicule;

l) par « semaine », toute période de sept jours consécutifs;

m) par « repos journalier », toute période ininterrompue conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, pendant laquelle le membre de l'équipage peut disposer librement de son temps;

n) par « période hors service », toute période ininterrompue d'au moins 15 minutes autre que le repos journalier, pendant laquelle le membre de l'équipage peut disposer librement de son temps;

o) par « activités professionnelles », les activités représentées sous les symboles des rubriques 6, 7 et 7a du feuillet quotidien du livret individuel de contrôle qui figure à l'annexe au présent Accord.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent Accord s'applique sur le territoire de chaque Partie contractante à tout transport international par route effectué par tout véhicule immatriculé sur le territoire de ladite Partie contractante ou sur le territoire de toute autre Partie contractante.

j) "förare" person som, oavsett om han uppbär lön eller ej, kör fordonet, även om det sker under en kortare tid, liksom den som befordras med fordonet för att vara tillgänglig som förare om så behövs;

k) "besättningsmedlem" föraren eller någon av följande personer, oavsett om han uppbär lön eller ej:

1) förarbiträde, dvs. person som åtföljer föraren för att biträda honom med vissa uppgifter och som vanligen deltar aktivt i utförandet av transporten utan att vara förare i den mening som avses i j) i denna artikel,

2) konduktör, dvs. person som åtföljer föraren av ett fordon med vilket passagerare befordras och som främst är ansvarig för utfärdande eller kontroll av biljetter eller andra handlingar som berättigar passagerare att färdas med fordonet;

l) "vecka" period om sju dygn i följd;

m) "dygnsvila" oavbruten period som överensstämmer med artikel 6 i denna överenskommelse och under vilken besättningsmedlem fritt disponerar sin tid;

n) "tjänstgöringsfri tid" oavbruten period, utöver dygnsvilan, om minst femton minuter under vilken besättningsmedlem fritt disponerar sin tid;

o) "yrkesverksamhet" verksamhet som avses i punkterna 6, 7 och 7 a på dagrapporten i den personliga kontrollbok som är upptagen i bilagan till denna överenskommelse.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna överenskommelse skall tillämpas inom envar fördragsslutande parts område på varje internationell vägtransport som utföres med fordon som registrerats inom sagda fördragsslutande parts område eller inom annan fördragsslutande parts område.

2. Nevertheless,

(a) if, in the course of an international road transport operation one or more crew members do not leave the national territory in which they normally exercise their occupational activities, the Contracting Party for that territory shall be free not to apply to him or them the provisions of this Agreement;

(b) unless the Contracting Parties whose territory is used agree otherwise, this Agreement shall not apply to the international road transport of goods performed by a vehicle having a permissible maximum weight not exceeding 3.5 tons;

(c) two Contracting Parties with adjoining territories may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to international road transport confined to their two territories if the vehicle concerned:

— does not while in one of those territories travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined by agreement between the two Contracting Parties as a *frontalier zone*, or

— crosses one of those territories in transit only;

(d) Contracting Parties may agree that the provisions of the domestic laws and regulations of the State in which the vehicle is registered and the provisions of arbitral awards and collective agreements in force in that State shall alone be applicable to certain international road transport operations confined to their territories and covering a distance of less than 100 km from the point of departure to the point of arrival of a vehicle, and to regular passenger services.

2. Toutefois,

a) si, au cours d'un transport international par route, un ou plusieurs membres de l'équipage ne sortent pas du territoire national où ils exercent normalement leurs activités professionnelles, la Partie contractante dont relève ce territoire peut ne pas appliquer les dispositions du présent Accord à l'égard de ce ou ces membres de l'équipage;

b) sauf convention contraire intervenue entre les Parties contractantes dont le territoire est emprunté, le présent Accord ne s'applique pas aux transports internationaux par route de marchandises effectués par un véhicule dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3,5 tonnes;

c) deux Parties contractantes dont les territoires sont limitrophes peuvent convenir que les dispositions de la législation nationale de l'Etat où le véhicule est immatriculé, ainsi que celles des sentences arbitrales et conventions collectives en vigueur dans cet Etat, sont seules applicables aux transports internationaux par route limités à leurs deux territoires lorsque le véhicule en cause

— ne sort pas, sur l'un de ces territoires, d'une zone contiguë à la frontière, définie comme zone frontalière d'un commun accord entre les deux Parties contractantes, ou

— n'emprunte qu'en transit l'un de ces territoires;

d) des Parties contractantes peuvent convenir que les dispositions de la législation nationale de l'Etat où le véhicule est immatriculé, ainsi que celles des sentences arbitrales et conventions collectives en vigueur dans cet Etat, sont seules applicables à certains transports internationaux par route limités à leurs territoires et dont le parcours, depuis le point de départ jusqu'au point d'arrivée du véhicule, est inférieur à 100 km, ainsi qu'aux services réguliers de voyageurs.

2. Emellertid

a) får, om under utförandet av en internationell vägtransport en eller flera besättningsmedlemmar ej lämnar den stats område där de vanligen utövar sin yrkesverksamhet, den fördragsslutande part området tillhör underlåta att tillämpa bestämmelserna i denna överenskommelse på sådan besättningsmedlem,

b) skall, om ej de fördragsslutande parter vilkas områden beröres avtalar annat, denna överenskommelse icke tillämpas på internationell vägtransport av gods med fordon vars tillåtna maximivikt ej överstiger 3,5 ton,

c) får två fördragsslutande parter med till varandra gränsande områden överenskomma att endast bestämmelserna i den nationella lagstiftningen i den stat, där fordonet är registrerat, och i denna stat gällande skiljedomar och kollektivavtal skall tillämpas på internationell vägtransport som berör endast dessa båda staters områden, om fordonet i fråga

— icke färdas utanför en till gränsen anslutande zon som genom överenskommelse mellan de båda fördragsslutande parterna förklarats vara gränazon eller

— endast färdas genom ett av dessa områden i transit,

d) får fördragsslutande parter överenskomma att endast bestämmelserna i den nationella lagstiftningen i den stat, där fordonet är registrerat, och i denna stat gällande skiljedomar och kollektivavtal skall tillämpas på vissa internationella vägtransporter, som berör endast dessa staters områden och vilkas längd mellan avgångs- och bestämmelseorterna ej uppgår till 100 km, och på reguljär persontrafik.

Article 3

Application of some provisions of the Agreement to road transport performed by vehicles registered in the territories of non-contracting States

1. Each Contracting Party shall apply in its territory, in respect of international road transport performed by any vehicle registered in the territory of a State which is not a Contracting Party to this Agreement, provisions not less strict than those laid down in articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 and 11, and in article 12, paragraphs 1, 2, 6 and 7, of this Agreement.

2. However, any Contracting Party shall be free not to apply the provisions of paragraph 1 of this article

(a) to the international carriage of goods by road by a vehicle whose permissible maximum weight does not exceed 3.5 tons,

(b) to international road transport confined to its territory and to the territory of an adjoining State which is not a Contracting Party to this Agreement if the vehicle concerned does not while in its territory travel beyond a zone contiguous to the frontier and defined as a *frontalier* zone or if it crosses its territory in transit only.

Article 4

General principles

1. In all international road transport to which this Agreement applies, the undertaking and crew members shall observe in the matter of rest periods, driving periods and manning, the rules laid down by domestic laws and regulations in the district of the State in which the crew member normally exercises his occupational activities and by arbitral awards or collective agreements in force in that district; the rest periods and driving periods shall be calculated in conformity with the said laws and regulations, arbitral awards or collective agreements. In so far as the rules thus applicable are not at least as strict as the provisions of articles 6, 7, 8, 9, 10 and 11 of this Agreement the latter provisions shall be observed.

Article 3

Application de certaines dispositions de l'Accord aux transports par route effectués par des véhicules en provenance d'Etats non Parties contractantes

1. Chaque Partie contractante appliquera sur son territoire aux transports internationaux par route effectués par tout véhicule immatriculé sur le territoire d'un Etat non Partie contractante au présent Accord, des dispositions au moins aussi exigeantes que celles qui sont prévues par les articles 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11 du présent Accord et les paragraphes 1, 2, 6 et 7 de l'article 12 du présent Accord.

2. Toutefois, chaque Partie contractante pourra ne pas appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article

a) aux transports internationaux par route de marchandises effectués par un véhicule dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3,5 tonnes,

b) aux transports internationaux par route limités à son territoire et à celui d'un Etat limitrophe non Partie contractante au présent Accord si le véhicule en cause ne sort pas, sur son territoire, d'une zone contiguë à la frontière, définie comme zone frontalière ou s'il n'emprunte son territoire qu'en transit.

Article 4

Principes généraux

1. Lors de tout transport international par route auquel s'applique le présent Accord, l'entreprise et les membres de l'équipage devront observer, pour la durée des repos et de la conduite, et pour la composition de l'équipage, les prescriptions fixées par la législation nationale pour la région de l'Etat où le membre de l'équipage exerce normalement ses activités professionnelles, ainsi que par les sentences arbitrales et conventions collectives en vigueur dans cette région, le décompte des durées des repos et de la conduite étant effectué conformément à cette législation, ces sentences arbitrales ou ces conventions collectives. Dans la mesure où les prescriptions ainsi applicables ne sont pas au moins aussi exigeantes que les prescriptions des

Artikel 3

Tillämpning av vissa bestämmelser i överenskommelsen på vägtransporter som utföres av fordon registrerade i icke fördragslutande stater

1. Fördragsslutande part skall i fråga om internationell vägtransport, som utföres med fordon registrerat i stat som ej biträtt denna överenskommelse, inom sitt område tillämpa minst lika stränga bestämmelser som dem som är upptagna i artiklarna 5, 6, 7, 8, 9, 10 och 11 samt i artikel 12 punkterna 1, 2, 6 och 7 i denna överenskommelse.

2. Fördragsslutande part får dock underlåta att tillämpa bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel

a) i fråga om internationell vägtransport av gods med fordon vars tillåtna maxivikt ej överstiger 3,5 ton,

b) i fråga om internationell vägtransport som berör endast dess eget område och angränsande stat, som ej biträtt denna överenskommelse, om fordonet i fråga medan det befinner sig i dess område icke färdas utanför en till gränsen anslutande zon som förklarats vara gränzon eller om det endast färdas genom dess område i transit.

*Artikel 4**Allmänna bestämmelser*

1. Vid alla internationella vägtransporter på vilka denna överenskommelse äger tillämpning skall företaget och besättningsmedlemmarna i fråga om vilotider, körtider och bemanning iakttaga bestämmelserna i den nationella lagstiftning som gäller i den del av staten där besättningsmedlemmen vanligen utövar sin yrkesverksamhet, liksom i samma område gällande skiljedomar och kollektivavtal, varvid beräkning av vilotider och körtider skall ske i enlighet med sagda lagstiftning, skiljedomar eller kollektivavtal. I den mån de sålunda tillämpliga bestämmelserna ej är lika stränga som bestämmelserna i artiklarna 6, 7, 8, 9, 10 och 11 i denna överenskommelse, skall de sistnämnda bestämmelserna tillämpas.

2. Except by special agreement between the Contracting Parties concerned or except to the extent that pursuant to article 2, paragraph 2, of this Agreement certain provisions of this Agreement are not applied, no Contracting Party shall enforce observance of the provisions of its domestic laws and regulations regarding the matters dealt with in this Agreement by undertakings of another Contracting Party, or by crew members of vehicles registered by another Contracting Party, in cases where the said provisions are stricter than those of this Agreement.

Article 5

Conditions to be fulfilled by drivers

1. The minimum age of drivers engaged in the international road transport of goods shall be:

(a) for vehicles of a permissible maximum weight not exceeding 7.5 tons, 18 years;

(b) for other vehicles:

(i) 21 years, or

(ii) 18 years where the person concerned holds a certificate of professional competence recognized by the Contracting Party in whose territory the vehicle is registered and confirming the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road. However, in the case of drivers whose age is less than 21 years any Contracting Party may

— prohibit them from driving such vehicles in its territory even if they hold the certificate aforesaid; or

— restrict permission to drive such vehicles to those who hold certificates which it recognizes as having been issued after the completion of a training course for drivers of vehicles intended for the carriage of goods by road equivalent to the course prescribed by its own domestic laws and regulations.

2. If under the provisions of article 10 of

articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 du présent Accord, ces dernières doivent être respectées.

2. Sauf accord particulier entre les Parties contractantes en cause ou sauf dans la mesure où, en application du paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, certaines dispositions du présent Accord ne seraient pas appliquées, aucune Partie contractante n'imposera le respect des prescriptions de sa législation nationale dans les matières traitées par le présent Accord aux entreprises d'une autre Partie contractante ou aux membres de l'équipage de véhicules immatriculés par une autre Partie contractante, lorsque ces prescriptions sont plus exigeantes que celles résultant du présent Accord.

Article 5

Conditions à remplir par les conducteurs

1. L'âge minimal des conducteurs affectés au transport international par route de marchandises doit être :

a) pour les véhicules dont le poids maximal autorisé est inférieur ou égal à 7,5 tonnes, de 18 ans révolus;

b) pour les autres véhicules :

i) de 21 ans révolus; ou

ii) de 18 ans révolus, à condition que l'intéressé soit porteur d'un certificat d'aptitude professionnelle, reconnu par la Partie contractante sur le territoire de laquelle le véhicule est immatriculé et constatant l'achèvement d'une formation de conducteur de véhicules destinés aux transports de marchandises par route. Toutefois, dans le cas de conducteurs âgés de moins de 21 ans révolus, toute Partie contractante peut

— leur interdire la conduite de ces véhicules sur son territoire, même s'ils sont porteurs du certificat précédemment cité; ou

— ne permettre cette conduite qu'aux seuls porteurs de certificats dont elle a reconnu qu'ils ont été délivrés après l'achèvement d'une formation de conducteur de véhicules destinés aux transports de marchandises par route équivalente à celle prévue par sa législation nationale.

2. Si, en vertu des dispositions de l'ar-

2. Med undantag för det fall att särskilt avtal träffats mellan berörda fördragsslutande parter och i den mån ej det fall föreligger att, med stöd av artikel 2 punkt 2 i denna överenskommelse, vissa bestämmelser i denna överenskommelse icke skall tillämpas, får ingen fördragsslutande part kräva att bestämmelserna i dess nationella lagstiftning i fråga om sådant som regleras i denna överenskommelse skall iakttagas av en annan fördragsslutande parts företag eller av besättningsmedlemmar på fordon som är registrerade av annan fördragsslutande part, om dessa bestämmelser är strängare än bestämmelserna i denna överenskommelse.

Artikel 5

Villkor som skall uppfyllas av förare

1. Lägsta ålder för förare som anlitas för internationell vägtransport av gods skall vara

a) för fordon vars tillåtna maximivikt icke överstiger 7,5 ton 18 år,

b) för andra fordon

1) 21 år eller

2) 18 år, om vederbörande innehar sådant bevis på yrkeskompetens som är godkänt av den fördragsslutande part inom vars område fordonet är registrerat och som bestyrker att utbildning till förare av fordon för vägtransporter av gods har genomgåtts. I fråga om förare som ej uppnått 21 års ålder får emellertid fördragsslutande part

— förbjuda dem att föra sådana fordon inom dess område även om de innehar förenämnt bevis på yrkeskompetens eller

— begränsa rätten att föra sådana fordon till innehavare av bevis som parten godkänner såsom bevis på att sådan utbildning till förare av fordon för vägtransporter av gods genomgåtts som är likvärdig med den utbildning som föreskrives i dess egen lagstiftning.

2. I fall då på grund av bestämmelserna

this Agreement two drivers are required to be on board, one of the drivers shall have reached the age of 21 years.

3. Drivers engaged in the international road transport of passengers shall have reached the age of 21 years.

4. Drivers of vehicles shall be responsible and trustworthy. They shall possess sufficient experience and the qualifications essential to the performance of the services required.

Article 6

Daily rest period

1. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this article, every crew member assigned to the international road transport of goods shall have had a daily rest period of not less than eleven consecutive hours in the period of twenty-four hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

(b) The daily rest period referred to in sub-paragraph (a) of this paragraph may, not more than twice in the course of any one week, be reduced to not less than nine consecutive hours provided that the rest period can be taken at the crew member's normal place of residence; or, not more than twice in the course of any one week, to not less than eight consecutive hours in cases where for operational reasons the rest period cannot be taken at the crew member's normal place of residence.

2. (a) Except in the cases referred to in paragraphs 3 and 4 of this article, every crew member assigned to the international road transport of passengers shall have had, in the period of twenty-four hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities, either:

(i) a daily rest period of not less than ten consecutive hours, which shall not be reduced during the week; or

(ii) a daily rest period of not less than eleven consecutive hours, which may be reduced twice a week to not less than ten consecutive hours and twice a week to not less than nine consecutive hours,

ticle 10 du présent Accord, deux conducteurs doivent se trouver à bord, l'un des conducteurs doit être âgé de 21 ans révolus.

3. L'âge minimal des conducteurs affectés au transport international par route de voyageurs est fixé à 21 ans révolus.

4. Les conducteurs de véhicules doivent être sérieux et dignes de confiance. Ils doivent posséder une expérience suffisante et les qualifications indispensables pour l'exécution des services demandés.

Article 6

Repos journalier

1. a) A l'exception des cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, tout membre d'équipage affecté à un transport international par route de marchandises doit avoir bénéficié d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

b) Le repos journalier visé à l'alinéa a) du présent paragraphe peut être réduit jusqu'à neuf heures consécutives deux fois au plus au cours d'une semaine, à condition que le repos puisse être pris au lieu normal de résidence du membre de l'équipage, ou jusqu'à huit heures consécutives deux fois au plus au cours d'une semaine, dans les cas où le repos ne peut pas, pour des raisons d'exploitation, être pris au lieu normal de résidence du membre de l'équipage.

2. a) A l'exception des cas visés aux paragraphes 3 et 4 du présent article, tout membre d'équipage affecté à un transport international par route de voyageurs doit avoir bénéficié, au cours de la période de vingt-quatre heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles,

i) soit d'un repos journalier de dix heures consécutives au moins, sans possibilité de réduction au cours de la semaine,

ii) soit d'un repos journalier de onze heures consécutives au moins, ce repos pouvant être réduit deux fois par semaine jusqu'à dix heures consécutives et deux fois par semaine jusqu'à neuf heures con-

i artikel 10 i denna överenskommelse två förare skall finnas ombord, skall en av förarna ha fyllt 21 år.

3. Förare som anlitas för internationell vägtransport av passagerare skall ha fyllt 21 år.

4. Fordonsförare skall vara ansvarskännande och pålitliga. De skall ha tillräcklig erfarenhet och nödvändiga kvalifikationer för att fullgöra sina åligganden.

Artikel 6

Dygnsvila

1. a) Med undantag för de fall som avses i punkterna 3 och 4 i denna artikel skall besättningsmedlem som anlitas för en internationell vägtransport av gods ha åtnjutit dygnsvila om minst elva timmar i följd under den tjugofyrtimmarsperiod som föregår varje tidpunkt då han fullgör någon av de uppgifter som ingår i hans yrkesverksamhet.

b) Den dygnsvila som avses i a) i denna punkt får minskas högst två gånger under en vecka till lägst nio timmar i följd, under förutsättning att vilan kan åtnjutas i besättningsmedlemmens vanliga bostad, eller högst två gånger under en vecka till lägst åtta timmar i följd, om vilan av drifttekniska skäl ej kan åtnjutas i besättningsmedlemmens vanliga bostad.

2. a) Med undantag för de fall som avses i punkterna 3 och 4 i denna artikel skall besättningsmedlem som anlitas för en internationell vägtransport av passagerare ha åtnjutit under den tjugofyrtimmarsperiod, som föregår varje tidpunkt då han fullgör någon av de uppgifter som ingår i hans yrkesverksamhet, antingen

1) dygnsvila om minst tio timmar i följd, vilken vila icke får minskas under veckan, eller

2) dygnsvila om minst elva timmar i följd, vilken vila får minskas två gånger i veckan till lägst tio timmar i följd och två gånger i veckan till lägst nio timmar

provided that in the latter two cases the transport operation shall include a scheduled break of not less than four consecutive hours, or two scheduled breaks each of not less than two consecutive hours and that during these breaks the crew member shall neither exercise any of his operational activities nor perform any other work as an occupation.

(b) The individual control book referred to in article 12 of this Agreement shall contain particulars showing the daily rest system applied during the current week to the crew member assigned to the international road transport of passengers.

3. If the vehicle is manned by two drivers and has no bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than ten consecutive hours during the period of twenty-seven hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

4. If the vehicle is manned by two drivers and has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, each crew member shall have had a daily rest period of not less than eight consecutive hours during the period of thirty hours preceding any time when he is exercising one of his occupational activities.

5. The rest periods specified in this article shall be taken outside the vehicle; however, if the vehicle has a bunk enabling crew members to lie down comfortably, the rest periods may be taken on that bunk provided that the vehicle is stationary.

Article 7

Daily driving period, maximum weekly and fortnightly driving period

1. The total driving time between two consecutive daily rest periods as prescribed by article 6 of this Agreement, which driving time is hereinafter referred to as the

sécutives, à condition que, dans ces deux derniers cas, le service comporte une interruption prévue à l'horaire d'au moins quatre heures consécutives ou deux interruptions prévues à l'horaire d'au moins deux heures consécutives, et qu'au cours de ces interruptions, le membre de l'équipage n'exerce aucune de ses activités professionnelles ou tout autre travail à titre professionnel.

b) Le livret individuel de contrôle visé à l'article 12 du présent Accord doit contenir des indications permettant d'identifier le régime de repos journalier dont le membre d'un équipage affecté aux transports internationaux par route de voyageurs bénéficie pour la semaine en cours.

3. S'il y a deux conducteurs à bord et si le véhicule ne comporte pas de couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins dix heures consécutives pendant la période de vingt-sept heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

4. S'il y a deux conducteurs à bord et si le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, chaque membre de l'équipage doit avoir bénéficié d'un repos journalier d'au moins huit heures consécutives pendant la période de trente heures précédant tout moment où il exerce une de ses activités professionnelles.

5. Les périodes de repos mentionnées au présent article seront prises hors du véhicule; toutefois, si le véhicule comporte une couchette permettant aux membres de l'équipage de s'allonger confortablement, elles pourront être prises sur cette couchette, à condition que le véhicule soit à l'arrêt.

Article 7

Durée journalière de conduite, durée maximale de conduite par semaine et pendant deux semaines consécutives

1. La durée totale des temps de conduite entre deux périodes consécutives de repos journalier conforme aux dispositions de

i följd, under förutsättning att i de båda sistnämnda fallen arbetsschemat innehåller en fastställd rast om minst fyra timmar i följd eller två fastställda raster om minst två timmar i följd samt att besättningsmedlemmen under dessa raster varken fullgör någon av de uppgifter som ingår i hans yrkesverksamhet eller utför något annat yrkesarbete.

b) Den personliga kontrollbok som avses i artikel 12 i denna överenskommelse skall innehålla uppgifter av vilka framgår vilket system för dygnsvila som under pågående vecka gäller för besättningsmedlem som utför internationell vägtransport av passagerare.

3. I fall då fordonet är bemannat med två förare och fordonet saknar liggbplats där besättningsmedlemmarna kan ligga bekvämt skall besättningsmedlem ha åtnjutit dygnsvila om minst tio timmar i följd under den tjugosjutimmarsperiod som föregår varje tidpunkt då han fullgör någon av de uppgifter som ingår i hans yrkesverksamhet.

4. I fall då fordonet är bemannat med två förare och fordonet har liggbplats där besättningsmedlemmarna kan ligga bekvämt skall besättningsmedlem ha åtnjutit dygnsvila om minst åtta timmar i följd under den trettioimmarsperiod som föregår varje tidpunkt då han fullgör någon av de uppgifter som ingår i hans yrkesverksamhet.

5. De vilotider som anges i denna artikel skall åtnjutas utanför fordonet. Har fordonet liggbplats där besättningsmedlemmarna kan ligga bekvämt, får vilotiderna dock åtnjutas på denna liggbplats, under förutsättning att fordonet står stilla.

Artikel 7

Daglig körtid, längsta körtid under en vecka och under två veckor i följd

1. Den sammanlagda körtiden mellan två sådana på varandra följande perioder för dygnsvila som föreskrives i artikel 6 i denna överenskommelse, härafter kallad

"daily driving period", shall not exceed eight hours.

2. In the case of drivers of vehicles other than vehicles as referred to in article 10 of this Agreement the daily driving period may, by derogation from the provisions of paragraph 1 of this article, be extended to nine hours not more than twice in one week.

3. The driving time may not exceed forty-eight hours in one week or ninety-two hours in one fortnight.

Article 8

Maximum continuous driving periods

1. (a) No continuous driving period shall exceed four hours except where the driver cannot reach a convenient stopping place or his destination; in such a case the driving period may be extended by not more than thirty minutes, provided that the use of this option does not result in a breach of the provisions of article 7 of this Agreement.

(b) Any driving period which is interrupted only by breaks not meeting at least the provisions of paragraph 2 or paragraph 3 of this article shall be deemed to be continuous.

2. (a) For drivers of vehicles as referred to in article 10 of this Agreement, driving shall be interrupted for not less than one hour at the end of the period referred to in paragraph 1 of this article.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than thirty minutes each, spaced out over the daily driving period in such a way that the provisions of paragraph 1 of this article are complied with.

3. (a) For drivers of vehicles other than vehicles as referred to in article 10 of this Agreement, and where the daily driving period does not exceed eight hours, driving shall be interrupted for not less than thirty consecutive minutes at the end of the period referred to in paragraph 1 of this article.

l'article 6 du présent Accord, dénommée ci-après « durée journalière de conduite », ne peut dépasser huit heures.

2. Pour les conducteurs affectés à des véhicules autres que ceux visés à l'article 10 du présent Accord, la durée journalière de conduite peut être portée, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, deux fois au plus au cours d'une semaine, jusqu'à neuf heures.

3. La durée de conduite ne peut dépasser ni quarante-huit heures au cours d'une semaine ni quatre-vingt-douze heures au cours de deux semaines consécutives.

Article 8

Durée maximale de conduite continue

1. a) Aucune durée de conduite continue ne doit dépasser quatre heures, sauf dans les cas où le conducteur ne peut atteindre un point d'arrêt approprié ou le lieu de destination; la période de conduite pourra alors être prolongée de trente minutes au maximum, pour autant que l'usage de cette faculté n'entraîne pas une infraction aux dispositions de l'article 7 du présent Accord.

b) Est considérée comme continue toute durée de conduite qui n'est interrompue que pour des durées qui ne correspondent pas au moins aux conditions prévues aux paragraphes 2 ou 3 du présent article.

2. a) Pour les conducteurs affectés à des véhicules visés à l'article 10 du présent Accord, la conduite doit être interrompue pour une durée d'au moins une heure à l'expiration de la durée visée au paragraphe 1 du présent article.

b) Cette interruption peut être remplacée par deux interruptions d'au moins trente minutes consécutives chacune, intercalées dans la durée journalière de conduite de telle sorte que soit assuré le respect des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

3. a) Pour les conducteurs affectés à des véhicules autres que ceux visés à l'article 10 du présent Accord, et lorsque la durée journalière de conduite ne dépasse pas huit heures, la conduite doit être interrompue, à l'expiration de la durée visée au paragraphe 1 du présent article, pour une durée d'au moins trente minutes consécutives.

”daglig körtid”, får icke överstiga åtta timmar.

2. I fråga om förare av andra fordon än sådana som avses i artikel 10 i denna överenskommelse får den dagliga körtiden, med avvikelse från bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel, utsträckas till nio timmar högst två gånger under en vecka.

3. Körtiden får icke överstiga fyrtioåtta timmar under en vecka och ej heller nittio-två timmar under två veckor i följd.

Artikel 8

Längsta sammanhängande körtid

1. a) Sammanhängande körtid får icke vara längre än fyra timmar utom i fall då föraren ej kan nå fram till en lämplig uppställningsplats eller till bestämmelseorten. I sådant fall får körtiden utsträckas med högst trettio minuter, under förutsättning att detta ej leder till överträdelse av bestämmelserna i artikel 7 i denna överenskommelse.

b) Körtid, som avbrytes endast av andra raster än sådana som uppfyller åtminstone kraven enligt punkterna 2 och 3 i denna artikel, skall anses vara sammanhängande körtid.

2. a) För förare av sådana fordon som avses i artikel 10 i denna överenskommelse gäller att körningen skall avbrytas under minst en timme efter den i punkt 1 i denna artikel angivna tidens slut.

b) Denna rast kan ersättas av två raster, vardera om minst trettio minuter i följd, som skall fördelas på den dagliga körtiden på sådant sätt att bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel iakttages.

3. a) För förare av andra fordon än sådana som avses i artikel 10 i denna överenskommelse gäller att, om den dagliga kör-tiden ej överstiger åtta timmar, körningen skall avbrytas under minst trettio minuter efter den i punkt 1 i denna artikel angivna tidens slut.

(b) This break may be replaced by two uninterrupted breaks of not less than twenty minutes each or by three uninterrupted breaks of not less than fifteen minutes each, which may all be spaced out over the driving period referred to in paragraph 1 of this article or may in part fall within that period and in part immediately follow it.

(c) If the daily driving period exceeds eight hours the driver shall be required to discontinue driving during not less than two uninterrupted periods of thirty minutes.

4. During breaks as referred to in paragraphs 2 or 3 of this article the driver shall not engage in any occupational activity other than supervision of the vehicle and its load. However, if the vehicle is manned by two drivers the requirements of paragraphs 2 or 3 of this article shall be deemed to be met if the driver who is having his break does not engage in any of the activities falling under item 7a in the daily sheet of the individual control book referred to in article 12 of this Agreement.

Article 9

Weekly rest period

1. In addition to the daily rest periods referred to in article 6 of this Agreement, every crew member shall have a weekly rest period of not less than twenty-four consecutive hours which shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of the said article 6.

2. (a) However, during the period from 1 April to 30 September inclusive the weekly rest period referred to in paragraph 1 of this article may be replaced, for crew members of vehicles used for the international road transport of passengers, by a rest period of not less than sixty consecutive hours to be taken in full before the expiry of any maximum period of fourteen consecutive days. This rest period shall be immediately preceded or followed by a daily rest period conforming to the provisions of article 6 of this Agreement.

b) Cette interruption peut être remplacée par deux interruptions d'au moins vingt minutes consécutives chacune ou par trois d'au moins quinze minutes consécutives chacune, qui peuvent s'intercaler toutes dans la durée de conduite visée au paragraphe 1 du présent article ou se situer en partie à l'intérieur de cette durée et en partie immédiatement après.

c) Lorsque la durée journalière de conduite dépasse huit heures, le conducteur est tenu d'effectuer au moins deux interruptions de conduite pendant trente minutes consécutives.

4. Au cours des interruptions visées aux paragraphes 2 ou 3 du présent article, le conducteur ne doit exercer aucune activité professionnelle autre que la surveillance du véhicule et de son chargement. Toutefois, s'il y a deux conducteurs à bord du véhicule, il suffit, pour satisfaire aux prescriptions des paragraphes 2 ou 3 du présent article, que le conducteur bénéficiant de l'interruption de la conduite n'exerce aucune des activités représentées sous le symbole de la rubrique 7a du feuillet quotidien du livret individuel de contrôle visé à l'article 12 du présent Accord.

Article 9

Repos hebdomadaire

1. Tout membre d'équipage doit bénéficier, en sus des repos journaliers visés à l'article 6 du présent Accord, d'un repos hebdomadaire d'au moins vingt-quatre heures consécutives qui devra être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme aux dispositions dudit article 6.

2. a) Toutefois, pendant la période du 1er avril au 30 septembre inclus, le repos hebdomadaire visé au paragraphe 1 du présent article peut être remplacé, pour les membres d'équipage de véhicules affectés au transport international par route de voyageurs, par un repos d'au moins soixante heures consécutives, à prendre entièrement avant l'expiration de toute période maximale de quatorze jours consécutifs. Ce repos doit être précédé ou suivi immédiatement d'une période de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

b) Denna rast kan ersättas av två raster, vardera om minst tjugo minuter i följd, eller av tre raster, envar om minst femton minuter i följd, vilka alla får fördelas på den i punkt 1 i denna artikel angivna körtiden eller tagas ut till en del under denna tid och till en del omedelbart efter dess slut.

c) Om den dagliga körtiden är längre än åtta timmar, skall föraren göra minst två avbrott i körningen, vartdera om trettio minuter i följd.

4. Under de raster som avses i punkterna 2 och 3 i denna artikel får föraren icke utöva någon annan yrkesverksamhet än övervakning av fordonet och dess last. Är fordonet bemannat med två förare, skall dock kraven i punkterna 2 och 3 i denna artikel anses vara uppfyllda, om den förare som har rast ej utövar sådan verksamhet som faller under punkt 7a på dagrapporten i den personliga kontrollbok som avses i artikel 12 i denna överenskommelse.

Artikel 9

Veckovila

1. Utöver den dygnsvila som avses i artikel 6 i denna överenskommelse skall besättningsmedlem åtnjuta veckovila om minst tjugofyra timmar i följd, som skall omedelbart föregås eller följas av dygnsvila i enlighet med bestämmelserna i nämnda artikel 6.

2. a) Under tiden den 1 april till och med den 30 september får dock för besättningsmedlemmar på fordon som användes för internationell vägtransport av passagerare den i punkt 1 i denna artikel angivna veckovilan ersättas av en viloperiod om minst sextio timmar i följd, som skall åtnjutas till fullo före utgången av varje period om högst fjorton dygn i följd. Denna viloperiod skall omedelbart föregås eller följas av dygnsvila i enlighet med bestämmelserna i artikel 6 i denna överenskommelse.

(b) The provisions of this paragraph shall not apply to crew members of vehicles used on regular passenger services.

Article 10

Manning

In the case of

(a) a combination of vehicles including more than one trailer or semi-trailer; or of

(b) a combination of vehicles used for the carriage of passengers where the permissible maximum weight of the trailer or semi-trailer exceeds 5 metric tons; or of

(c) a combination of vehicles used for the carriage of goods where the permissible maximum weight of the combination of vehicles exceeds 20 metric tons, the driver shall be accompanied by another driver from the start of the journey, or be replaced by another driver after 450 km, if the distance to be travelled between two consecutive daily rest periods exceeds 450 km.

Article 11

Exceptional cases

Provided that there is no detriment to road safety, the driver may depart from the provisions of articles 6, 7, 8 and 10 of this Agreement in case of danger, in case of *force majeure*, to render aid, or as a result of a breakdown, to the extent necessary to ensure the safety of persons, of the vehicle or of its load and to enable him to reach a suitable stopping place or, according to circumstances, the end of his journey. The driver shall record in the individual control book the nature of and reason for his departure from those provisions.

Article 12

Individual control book

1. Every driver or driver's mate shall enter in an individual control book, as the day proceeds, a record of his occupational activities and rest periods. He shall keep the book with him and produce it whenever required by the control authorities.

b) La disposition du présent paragraphe n'est pas applicable aux membres d'équipage de véhicules affectés aux services réguliers de voyageurs.

Article 10

Composition de l'équipage

Dans le cas

a) soit d'un ensemble de véhicules comportant plus d'une remorque ou semi-remorque,

b) soit d'un ensemble de véhicules affecté au transport de voyageurs lorsque le poids maximal autorisé de la remorque ou semi-remorque dépasse 5 tonnes,

c) soit d'un ensemble de véhicules affecté au transport de marchandises lorsque le poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules dépasse 20 tonnes, le conducteur doit être accompagné d'un autre conducteur depuis le début du voyage ou être remplacé par un autre conducteur au bout de 450 km, si la distance à parcourir entre deux périodes consécutives de repos journalier dépasse 450 km.

Article 11

Cas exceptionnels

A condition de ne pas compromettre la sécurité de la circulation routière, le conducteur peut déroger aux dispositions des articles 6, 7, 8 et 10 du présent Accord en cas de danger, en cas de *force majeure*, pour porter secours ou par suite d'une panne, dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, et pour lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié ou, selon les circonstances, le terme de son voyage. Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation dans le livret individuel de contrôle.

Article 12

Livret individuel de contrôle

1. Tout conducteur ou convoyeur inscrira dans un livret individuel de contrôle, au fur et à mesure que la journée s'écoule, le relevé de ses activités professionnelles et de ses heures de repos. Il sera porteur de ce livret et le présentera à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

b) Bestämmelserna i denna punkt gäller ej besättningsmedlemmar på fordon som användes i reguljär persontrafik.

Artikel 10

Bemannings

I fråga om

a) fordonskombination som består av mer än en släp- eller påhängsvagn eller

b) fordonskombination som användes för passagerarbefordran och vars släp- eller påhängsvagn har en tillåten maximivikt som överstiger 5 ton eller

c) fordonskombination som användes för godsbeordran och vars tillåtna maximivikt överstiger 20 ton

skall föraren vara åtföljd av ytterligare en förare från resans början eller bli avlöst av en annan förare efter 450 km, om den sträcka som skall tillryggeläggas mellan två på varandra följande perioder för dygnsvila överstiger 450 km.

Artikel 11

Undantagsfall

Under förutsättning att trafiksäkerheten ej äventyras får föraren i händelse av fara, vid force majeure, i syfte att lämna hjälp eller på grund av haveri avvika från bestämmelserna i artiklarna 6, 7, 8 och 10 i denna överenskommelse i den utsträckning det är nödvändigt för människors, fordons eller lastens säkerhet och för att föraren skall kunna nå fram till en lämplig uppställningsplats eller, allt efter omständigheterna, bestämmelseorten. Föraren skall i den personliga kontrollboken ange arten av och orsaken till avvikelsen.

Artikel 12

Personlig kontrollbok

1. Förare eller förarbiträde skall, allteftersom dagen framskrider, i en personlig kontrollbok redovisa sin yrkesverksamhet och sina viloperioder. Han skall ha boken med sig och förete den på begäran av kontrollmyndighet.

2. The specifications with which the control book must comply and the requirements to be met in keeping the records are set out in the annex to this Agreement.

3. The Contracting Parties shall take all necessary measures concerning the issue and control of individual control books, and, in particular, measures required to prevent the simultaneous use of two such books by the same crew member.

4. Every undertaking shall keep a register of the individual control books it uses; the register shall show at least the name of the driver or driver's mate to whom the book is issued, the driver's or driver's mate's signature in the margin, the number of the book, the date of issue to the driver or driver's mate and the date of the last daily sheet completed by the driver or driver's mate before final return of the control book to the undertaking after use.

5. Undertakings shall keep the used books for a period of not less than twelve months after the date of the last entry and shall produce them together with the registers of issue, at the request of the control authorities.

6. At the beginning of an international road transport operation every driver or driver's mate shall have with him an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement, in which the data relating to the seven days preceding that on which the transport operation begins shall be entered. However, if domestic laws and regulations of the State where the driver or driver's mate exercises his occupational activities do not prescribe the obligation to use an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement for road transport operations which are not international, it will suffice if the data relating to the "uninterrupted rest period before coming on duty" and the "daily driving periods" during the seven days concerned appear against items 12 and 13 of the daily sheets or in the weekly report of the individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement.

2. Les spécifications auxquelles devra répondre ce livret et les prescriptions à respecter pour sa tenue sont précisées dans l'annexe au présent Accord.

3. Les Parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour la délivrance et le contrôle des livrets individuels de contrôle et notamment celles qui s'imposent pour éviter l'utilisation simultanée de deux de ces livrets par le même membre d'équipage.

4. Toute entreprise tiendra un registre des livrets individuels de contrôle qu'elle utilise; ce registre comportera au moins le nom du conducteur ou du convoyeur auquel le livret est délivré, l'émargement de ce conducteur ou convoyeur, le numéro du livret, la date de sa remise au conducteur ou à ce convoyeur et la date du dernier feuillet quotidien rempli par le conducteur ou convoyeur avant la remise définitive du livret à l'entreprise après emploi.

5. Les entreprises conserveront les livrets utilisés pendant une période de douze mois au moins après la date de la dernière inscription, et les présenteront, sur demande, ainsi que les registres de délivrance, aux agents chargés du contrôle.

6. Au moment où commence tout transport international par route, tout conducteur ou convoyeur doit être en possession d'un livret individuel de contrôle, conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord et dans lequel figurent les données relatives aux sept jours qui ont précédé celui où commence le transport. Toutefois, si la législation nationale de l'Etat où le conducteur ou convoyeur exerce normalement ses activités professionnelles ne prévoit pas l'obligation d'utiliser un livret individuel de contrôle, conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, en dehors des transports internationaux par route, il suffira que le livret de contrôle individuel, conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, porte sous les rubriques 12 et 13 des feuillets quotidiens ou dans le rapport hebdomadaire les données relatives aux « repos ininterrompus précédant les prises de service » et aux « périodes journalières de conduite » pendant les sept jours en cause.

2. Närmare föreskrifter om boken och om dess förande är upptagna i bilagan till denna överenskommelse.

3. De fördragsslutande parterna skall vidtaga alla nödvändiga åtgärder i fråga om utfärdande och kontroll av personliga kontrollböcker, särskilt sådana åtgärder som behövs för att förhindra att samma besättningsmedlem använder två böcker samtidigt.

4. Varje företag skall föra ett register över de personliga kontrollböcker det använder. Registret skall åtminstone innehålla namnet på den förare eller det förarbiträde som erhållit boken, förarens eller förarbitrådets namnteckning i marginalen, bokens nummer, datum för bokens utlämnande till föraren eller förarbitrådet och datum för den sista dagrapport som ifyllts av föraren eller förarbitrådet innan kontrollboken slutligt återlämnats till företaget efter användandet.

5. Företagen skall bevara använda böcker i minst tolv månader efter den dag då den sista införingen skett och skall på anmodan av kontrollmyndighet förete dem, liksom registren över utlämnade böcker.

6. Då en internationell vägtransport börjar skall varje förare eller förarbiträde ha med sig en personlig kontrollbok som överensstämmer med föreskrifterna i bilagan till denna överenskommelse och i vilken uppgifter skall finnas införda om de sju dygnen närmast före det dygn då transporten börjar. Om den nationella lagstiftningen i den stat där föraren eller förarbitrådet vanligen utövar sin yrkesverksamhet ej föreskriver skyldighet att föra personlig kontrollbok som överensstämmer med föreskrifterna i bilagan till denna överenskommelse för vägtransporter som ej är internationella, är det dock tillräckligt att uppgifter om "oavbruten viloperiod före tjänstgöringens början" och "dagliga körtider" under ifrågavarande sju dygn är införda vid punkterna 12 och 13 på dagrapporterna eller i veckorapporten i den personliga kontrollbok som överensstämmer med föreskrifterna i bilagan till denna överenskommelse.

7. 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 an individual control book conforming to the specifications in the annex to this Agreement, papers made out in the same form as the daily sheets of the said book.

Article 13

Supervision by the undertaking

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

2. It shall make a regular check of driving periods, hours of other work and rest periods by referring to all documents at its disposal such as the individual control books. Should it discover any breach of this Agreement it shall take prompt action to end it and to avoid its repetition, for example by changing hours of work and routes.

Article 14

Measures of enforcement of the Agreement

1. Each Contracting Party shall adopt all appropriate measures to ensure observance of the provisions of this Agreement, in particular by road checks and checks performed on the premises of undertakings. The competent administrations of the Contracting Parties shall keep one another informed of the general measures adopted for this purpose.

2. The Contracting Parties shall assist one another with a view to ensuring due and proper implementation of this Agreement and effective control; in particular, each Contracting Party undertakes to verify by spot checks of the individual control books that the requirements of this Agreement are being observed during international road transport performed by vehicles registered in its territory.

3. If a Contracting Party discovers a serious breach of the provisions of this

7. Chaque Partie contractante pourra, dans le cas d'un véhicule immatriculé dans un Etat non Partie contractante au présent Accord, n'exiger, au lieu du livret individuel de contrôle conforme aux spécifications de l'annexe au présent Accord, que des pièces établies dans la même forme que les feuillets quotidiens dudit livret.

Article 13

Contrôles effectués par l'entreprise

1. L'entreprise doit organiser le service de transport routier de telle façon que les membres de l'équipage soient en mesure d'observer les dispositions du présent Accord.

2. Elle doit surveiller régulièrement les périodes de conduite et des autres travaux, ainsi que les heures de repos, en se servant de tous les documents dont elle dispose, par exemple les livrets individuels de contrôle. Si elle constate des infractions au présent Accord, elle doit y mettre fin sans délai et prendre des mesures pour éviter qu'elles ne se reproduisent, par exemple en modifiant les horaires et les itinéraires.

Article 14

Mesures pour assurer l'application de l'Accord

1. Chaque Partie contractante prendra toutes mesures appropriées pour que soit assuré le respect des dispositions du présent Accord, en particulier par des contrôles effectués sur les routes et dans les locaux des entreprises. Les administrations compétentes des Parties contractantes se tiendront informées des mesures générales prises à cet effet.

2. Les Parties contractantes s'accorderont une aide mutuelle en vue d'une application correcte du présent Accord et d'un contrôle efficace; chaque Partie contractante s'engage notamment à faire vérifier, au moyen de contrôles par sondage des livrets individuels de contrôle, le respect des prescriptions du présent Accord au cours des transports internationaux par route effectués par des véhicules immatriculés sur son territoire.

3. Dans le cas où une Partie contractante constate une infraction grave aux disposi-

7. Fördragsslutande part får, i fråga om fordon som är registrerat i stat som ej biträtt denna överenskommelse, i stället för personlig kontrollbok som överensstämmer med föreskrifterna i bilagan till denna överenskommelse, godtaga handlingar som är upprättade på samma sätt som dagrapporterna i sagda bok.

Artikel 13

Kontroll genom företagets försorg

1. Företaget skall planlägga sina vägtransporter på sådant sätt att besättningsmedlemmarna kan iakttaga bestämmelserna i denna överenskommelse.

2. Företaget skall regelbundet kontrollera körtider, andra arbetstider och vilotider med ledning av alla handlingar som står till dess förfogande, såsom personliga kontrollböcker. Upptäcker företaget någon överträdelse av denna överenskommelse, skall det genast vidtaga åtgärder för att bringa den att upphöra och för att förhindra upprepning, t. ex. genom att ändra arbetstider och färdvägar.

Artikel 14

Åtgärder för att säkerställa överenskommelsens efterlevnad

1. Fördragsslutande part skall vidtaga alla nödvändiga åtgärder för att trygga efterlevnaden av bestämmelserna i överenskommelsen, särskilt genom vägkontroller och kontroller som göres i företagets lokaler. De fördragsslutande parternas behöriga myndigheter skall hålla varandra underrättade om de allmänna åtgärder som vidtages i detta syfte.

2. De fördragsslutande parterna skall bistå varandra i syfte att säkerställa en riktig tillämpning av denna överenskommelse och en effektiv kontroll. Fördragsslutande part åtager sig särskilt att genom stickprovskontroller av personliga kontrollböcker övervaka att bestämmelserna i denna överenskommelse iakttages vid internationella vägtransporter som utföres med fordon registrerade inom dess område.

3. Upptäcker en fördragsslutande part en allvarlig överträdelse av bestämmel-

Agreement committed by a person residing in the territory of another Contracting Party, the administration of the first Party shall inform the administration of the other Party of the breach discovered and of the penalty, if any, imposed.

Article 15

Transitional provisions

If this Agreement enters into force under the provisions of its article 16, paragraph 4, before 31 December 1973, the Contracting Parties agree that until that date:

(a) by derogation from the provisions of article 7, paragraphs 1 and 2, of this Agreement the total driving time (daily driving period) between two consecutive daily rest periods as prescribed by article 6 of this Agreement shall not exceed nine hours, whatever the vehicle or combination of vehicles driven;

(b) any reference made in this Agreement to the provisions of its article 7, paragraphs 1 and 2, shall be construed as being made to the provisions of sub-paragraph (a) of this article.

Final provisions

Article 16

1. This Agreement shall be open for signature until 31 March 1971¹ and thereafter for accession, by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

2. This Agreement shall be ratified.

3. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

4. This Agreement shall enter into force on the one hundred and eightieth day after

¹ In conformity with the decision taken by the Working Party on Road Transport at its forty-fourth session to postpone the closing date for the period for which AETR is open for signature from 31 December 1970 to 31 March 1971.

tions du présent Accord commise par une personne résidant sur le territoire d'une autre Partie contractante, l'administration de la première Partie informera l'administration de l'autre Partie de l'infraction constatée et, le cas échéant, de la sanction prise.

Article 15

Dispositions transitoires

Si le présent Accord entre en vigueur, conformément au paragraphe 4 de son article 16, avant le 31 décembre 1973, les Parties contractantes sont convenues que, jusqu'à cette date,

a) par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 7 du présent Accord, la durée totale des temps de conduite (durée journalière de conduite) entre deux périodes consécutives de repos journalier conforme aux dispositions de l'article 6 du présent Accord, ne pourra dépasser neuf heures, quel que soit le véhicule ou l'ensemble de véhicules conduit;

b) toute référence faite dans le présent Accord aux dispositions des paragraphes 1 et 2 de son article 7 sera interprétée comme étant faite aux dispositions de l'alinéa a) du présent article.

Dispositions finales

Article 16

1. Le présent Accord est ouvert à la signature jusqu'au 31 mars 1971¹ et, après cette date, à l'adhésion des Etats membres de la Commission économique pour l'Europe et des Etats admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Le présent Accord sera ratifié.

3. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Le présent Accord entrera en vigueur le cent quatre-vingtième jour après le dépôt

¹ Conformément à la décision prise par le Groupe de Travail des Transports Routiers à sa quarante-quatrième session de reporter du 31 décembre 1970 au 31 mars 1971 la date de clôture de la période pendant laquelle l'AETR sera ouvert à la signature.

serna i denna överenskommelse som begåtts av en person med hemvist inom en annan fördragsslutande parts område, skall den förstnämnda partens myndigheter underrätta den andra partens myndigheter om den upptäckta överträdelsen och den påföljd som kan ha bestämts.

Artikel 15

Övergångsbestämmelser

Om denna överenskommelse i enlighet med artikel 16 punkt 4 träder i kraft före den 31 december 1973, är de fördragsslutande parterna överens om att till denna dag

a) med avvikelse från bestämmelserna i artikel 7 punkterna 1 och 2 i denna överenskommelse den sammanlagda körtiden (dagliga körtiden) mellan två sådana på varandra följande perioder för dygnsvila, som föreskrives i artikel 6 i denna överenskommelse, icke får överstiga nio timmar, vilket fordon eller vilken fordonskombination som än framföres,

b) hänvisning i denna överenskommelse till artikel 7 punkterna 1 och 2 skall tolkas som avseende bestämmelserna under a) i denna artikel.

Slutbestämmelser

Artikel 16

1. Denna överenskommelse står öppen för undertecknande till den 31 mars 1971¹ och därefter för anslutning av stater som är medlemmar av Ekonomiska Kommissionen för Europa och stater som deltar i kommissionens arbete i rådgivande egenskap enligt punkt 8 i direktiven för kommissionen.

2. Denna överenskommelse skall ratificeras.

3. Ratifikations- eller anslutningsinstrumenten skall deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare.

4. Denna överenskommelse träder i kraft på den etthundraåttionde dagen efter depo-

¹ I enlighet med ett av arbetsgruppen för vägtransport vid dess fyrtiofjärde session fattat beslut om framflyttning av slutdagen för den tid, under vilken AETR står öppen för undertecknande, från den 31 december 1970 till den 31 mars 1971.

the date of deposit of the eighth instrument of ratification or accession.

5. In respect of each State which ratifies, or accedes to, this Agreement after the deposit of the eighth instrument of ratification or accession as referred to in paragraph 4 of this article, the Agreement shall enter into force one hundred and eighty days after the deposit by that State of its instrument of ratification or accession.

Article 17

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect six months after the date on which the Secretary-General receives notice thereof.

Article 18

This Agreement shall cease to have effect if for any period of twelve consecutive months after its entry into force the number of Contracting Parties is less than three.

Article 19

1. Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that the validity of the Agreement shall be extended to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement shall apply to the territory or territories named in the notification as from the one hundred and eightieth day after receipt of the notification by the Secretary-General or, if on that day the Agreement has not yet entered into force, as from the date of its entry into force.

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph making this Agreement applicable to a territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of that territory in conformity with the provisions of article 17 hereof.

du huitième instrument de ratification ou d'adhésion.

5. Pour chaque Etat qui ratifiera le présent Accord ou y adhérera après le dépôt du huitième instrument de ratification ou d'adhésion visé au paragraphe 4 du présent article, le présent Accord entrera en vigueur cent quatre-vingts jours après la date du dépôt, par cet Etat, de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 17

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 18

Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Article 19

1. Tout Etat pourra, lorsqu'il signera le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la validité du présent Accord sera étendue à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. Le présent Accord s'appliquera au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du cent quatre-vingtième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour le présent Accord n'est pas encore entré en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout Etat qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 17 du présent Accord, dénoncer le présent Accord en ce qui concerne ledit territoire.

sitionen av det åttonde ratifikations- eller anslutningsinstrumentet.

5. För stat, som ratificerar eller ansluter sig till denna överenskommelse sedan det åttonde ratifikations- eller anslutningsinstrumentet deponerats såsom anges i punkt 4 i denna artikel, träder denna överenskommelse i kraft etthundraåttio dagar efter det nämnda stat deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.

Artikel 17

1. Fördragsslutande part kan uppsäga denna överenskommelse genom meddelande till Förenta nationernas generalsekreterare.

2. Uppsägningen träder i kraft sex månader efter den dag då generalsekreteraren mottagit meddelande därom.

Artikel 18

Denna överenskommelse skall upphöra att gälla, om antalet fördragsslutande parter under en tid av tolv månader i följd efter dess ikraftträdande varit lägre än tre.

Artikel 19

1. Stat får vid undertecknandet av denna överenskommelse eller vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter genom meddelande till Förenta nationernas generalsekreterare förklara att denna överenskommelse skall utsträckas att gälla samtliga eller något av de områden för vilkas internationella förbindelser staten är ansvarig. Överenskommelsen skall tillämpas i det eller de områden som anges i meddelandet från och med den etthundraåttionde dagen efter den då meddelandet mottagits av generalsekreteraren eller, om överenskommelsen då ännu ej har trätt i kraft, från dagen för dess ikraftträdande.

2. Stat, som i enlighet med föregående punkt avgivit en förklaring varigenom denna överenskommelse blir tillämplig på ett område för vars internationella förbindelser staten är ansvarig, får uppsäga denna överenskommelse såvitt avser detta område i enlighet med artikel 17.

Article 20

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties concerned in the dispute so requests and shall accordingly be referred to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under the preceding paragraph shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 21

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 20, paragraphs 2 and 3 hereof. The other Contracting Parties shall not be bound by the said paragraphs with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. If at the time of depositing its instrument of ratification or accession a State enters a reservation other than that provided for in paragraph 1 of this article, the Secretary-General of the United Nations shall communicate the reservation to the States which have previously deposited their instruments of ratification or accession and have not since denounced this Agreement. The reservation shall be deemed to be accepted if none of the said States has, within six months after such communication, expressed its opposition to acceptance of the reservation. Otherwise the reservation shall not be admitted, and, if the State which entered the reservation does not withdraw it the deposit of that State's instrument of ratification or accession shall be without

Article 20

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe précédent sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 21

1. Tout Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les paragraphes 2 et 3 de l'article 20 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par ces paragraphes envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Si, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, un Etat formule une réserve autre que celle prévue au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies communiquera cette réserve aux Etats qui ont déjà déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion et n'ont pas ultérieurement dénoncé le présent Accord. La réserve sera réputée acceptée si, dans le délai de six mois à dater de cette communication, aucun de ces Etats ne s'est opposé à son admission. Dans le cas contraire, la réserve ne sera pas admise et, si l'Etat qui l'a formulée ne la retire pas, le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion de cet Etat sera sans effet. Pour l'application du présent paragraphe il ne sera pas tenu

Artikel 20

1. Tvist mellan två eller flera fördragsslutande parter rörande tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse skall så långt som möjligt lösas genom förhandlingar mellan dem.

2. Tvist som ej kan lösas genom förhandlingar skall lösas genom skiljedom, om någon av de tvistande fördragsslutande parterna begär det, och skall följaktligen hänskjutas till en eller flera skiljemän som utsetts genom överenskommelse mellan de tvistande parterna. Kan de tvistande parterna ej inom tre månader från det begäran om skiljedom framställts enas om utseende av en eller flera skiljemän, får envar av dessa parter begära att Förenta nationernas generalsekreterare utser en enda skiljeman till vilken tvisten skall hänskjutas för avgörande.

3. Skiljedom som meddelats av skiljeman eller skiljemän utsedda i enlighet med föregående punkt är bindande för de tvistande fördragsslutande parterna.

Artikel 21

1. Stat får vid undertecknande eller ratifikation av denna överenskommelse eller vid anslutning till denna förklara att den ej anser sig bunden av artikel 20 punkterna 2 och 3 i denna överenskommelse. De andra fördragsslutande parterna är ej bundna av dessa punkter i förhållande till fördragsslutande part som gjort sådant förbehåll.

2. Gör stat vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument annat förbehåll än som avses i punkt 1 i denna artikel, skall Förenta nationernas generalsekreterare om förbehållet underrätta de stater, som redan har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument och som ej därefter uppsagt denna överenskommelse. Förbehållet skall anses vara godkänt, om ingen av de nämnda staterna inom sex månader efter underrättelsen motsatt sig att förbehållet godkännes. I annat fall skall förbehållet ej godkännas och, om den stat som gjort förbehållet ej återtager det, skall depositionen av dess ratifikations- eller anslutningsinstrument vara utan verkan. Vid tillämpningen av denna punkt skall hänsyn ej tagas till invändningar från stater vilkas

effect. For the purpose of the application of this paragraph the opposition of States whose accession or ratification is, in virtue of this paragraph without effect by reason of reservations entered by them, shall be disregarded.

3. Any Contracting Party whose reservation has been adopted in the Protocol of signature of this Agreement or who has entered a reservation pursuant to paragraph 1 of this article, or made a reservation which has been accepted pursuant to paragraph 2 of this article may at any time withdraw such reservation by a notification addressed to the Secretary-General.

Article 22

1. After this Agreement has been in force for three years any Contracting Party may, by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of revising the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and shall convene a revision conference if not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request within a period of four months from the date of the notification by the Secretary-General.

2. If a conference is convened in conformity with the preceding paragraph the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the text of such proposals, not less than three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened under this article all the States referred to in article 16, paragraph 1, of this Agreement.

Article 23

1. Any Contracting Party may propose one or more amendments to this Agreement. The text of any proposed amend-

compte de l'opposition des Etats dont l'adhésion ou la ratification serait sans effet, en vertu du présent paragraphe, du fait des réserves qu'ils auraient formulées.

3. Toute Partie contractante dont la réserve aura été adoptée dans le Protocole de signature du présent Accord ou qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article ou fait une réserve qui aura été acceptée conformément au paragraphe 2 du présent article pourra, à tout moment, lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

Article 22

1. Après que le présent Accord aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de reviser l'Accord. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le tiers au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

Article 23

1. Toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements au présent Accord. Le texte de tout projet

ratifikation eller anslutning på grund av gjort förbehåll saknar verkan enligt denna punkt.

3. Fördragsslutande part, vars förbehåll intagits i signaturprotokollet till denna överenskommelse eller som gjort förbehåll i enlighet med punkt 1 i denna artikel eller som gjort förbehåll som godkänts i enlighet med punkt 2 i denna artikel, får när som helst återkalla förbehållet genom meddelande till generalsekreteraren.

Artikel 22

1. Sedan denna överenskommelse varit i kraft i tre år får fördragsslutande part genom hänvändelse till Förenta nationernas generalsekreterare begära att en konferens sammankallas i syfte att revidera överenskommelsen. Generalsekreteraren skall underrätta alla fördragsslutande parter om framställningen och skall sammankalla en revisionskonferens, om minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna inom fyra månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse meddelar honom sitt samtycke till framställningen.

2. Sammankallas en konferens i enlighet med föregående punkt, skall generalsekreteraren underrätta alla fördragsslutande parter därom samt inbuda dem att inom tre månader framlägga förslag som de önskar att konferensen skall behandla. Generalsekreteraren skall minst tre månader före konferensens början tillställa alla fördragsslutande parter den provisoriska dagordningen för konferensen samt texten till sådana förslag.

3. Till konferens som sammankallas enligt denna artikel skall generalsekreteraren inbuda alla stater som anges i artikel 16 punkt 1 i denna överenskommelse.

Artikel 23

1. Fördragsslutande part får föreslå en eller flera ändringar i denna överenskommelse. Texten till ändringsförslag skall till-

ment shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate it to all Contracting Parties and inform thereof all the other States referred to in article 16, paragraph 1, of this Agreement.

2. Within a period of six months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Contracting Party may inform the Secretary-General:

(a) that it has an objection to the amendment proposed; or

(b) that, although it intends to accept the proposal, the conditions necessary for such acceptance are not yet fulfilled in its State.

3. If a Contracting Party sends to the Secretary-General a communication such as is provided for in paragraph 2 (b) of this article, it may, so long as it has not notified the Secretary-General of its acceptance of the proposed amendment, submit an objection to the proposed amendment within a period of nine months following the expiry of the six-month period provided for its communication.

4. If an objection to the proposed amendment is stated in accordance with the terms of paragraphs 2 and 3 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall be of no effect.

5. If no objection to the proposed amendment has been stated under paragraphs 2 and 3 of this article, then the amendment shall be deemed to have been accepted as from the date specified below:

(a) if no Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the expiry of the period of six months referred to in paragraph 2 of this article;

(b) if any Contracting Party has sent a communication to the Secretary-General under paragraph 2 (b) of this article: on the earlier of the following two dates:

— the date by which all the Contracting Parties which sent such communications have notified the Secretary-General of their acceptance of the proposal, subject to the proviso that, if all the acceptances were notified before the expiry of the period of

d'amendement sera communiqué au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui le communiquera à toutes les Parties contractantes et le portera à la connaissance des autres Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

2. Dans un délai de six mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général du projet d'amendement, toute Partie contractante peut faire connaître au Secrétaire général

a) soit qu'elle a une objection à l'amendement proposé,

b) soit que, bien qu'elle ait l'intention d'accepter le projet, les conditions nécessaires à cette acceptation ne se trouvent pas encore remplies dans son Etat.

3. Tant qu'une Partie contractante qui a adressé la communication prévue au paragraphe 2 b) du présent article n'aura pas notifié au Secrétaire général son acceptation, elle pourra, pendant un délai de neuf mois à partir de l'expiration du délai de six mois prévu pour la communication, présenter une objection à l'amendement proposé.

4. Si une objection est formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet.

5. Si aucune objection n'a été formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera réputé accepté à la date suivante :

a) lorsque aucune Partie contractante n'a adressé de communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à l'expiration du délai de six mois visé à ce paragraphe 2 du présent article;

b) lorsque au moins une Partie contractante a adressé une communication en application du paragraphe 2 b) du présent article, à la plus rapprochée des deux dates suivantes :

— date à laquelle toutes les Parties contractantes ayant adressé une telle communication auront notifié au Secrétaire général leur acceptation du projet, cette date étant toutefois reportée à l'expiration du délai de six mois visé au paragraphe 2 du

ställas Förenta nationernas generalsekreterare som skall vidarebefordra den till alla fördragsslutande parter samt underrätta övriga stater som anges i artikel 16 punkt 1 i denna överenskommelse därom.

2. Inom sex månader räknat från dagen för generalsekreterarens meddelande om den föreslagna ändringen får fördragsslutande part meddela generalsekreteraren

a) att den har en invändning mot den föreslagna ändringen eller

b) att, fastän den har för avsikt att godkänna förslaget, de nödvändiga förutsättningarna härför ännu icke föreligger inom landet.

3. Har fördragsslutande part sänt generalsekreteraren sådant meddelande som avses i punkt 2 b) i denna artikel, får den, så länge den ej har underrättat generalsekreteraren om sitt godkännande av den föreslagna ändringen, framställa invändning mot den föreslagna ändringen under en tid av nio månader efter utgången av den sexmånadersperiod som föreskrives för meddelandet.

4. Framställes en invändning mot den föreslagna ändringen på sätt sägs i punkterna 2 och 3 i denna artikel, skall ändringen anses icke ha godkänts och vara utan verkan.

5. Har ingen invändning mot den föreslagna ändringen framställts på sätt sägs i punkterna 2 och 3 i denna artikel, skall ändringen anses ha blivit godkänd från den tidpunkt som anges nedan:

a) om ingen fördragsslutande part sänt meddelande till generalsekreteraren i enlighet med punkt 2 b) i denna artikel, vid utgången av den sexmånadersperiod som anges i punkt 2 i denna artikel,

b) om någon fördragsslutande part sänt meddelande till generalsekreteraren i enlighet med punkt 2 b) i denna artikel, vid den tidigaste av följande två tidpunkter:

— den dag då samtliga fördragsslutande parter som sänt sådant meddelande underrättat generalsekreteraren om sitt godkännande av förslaget, vilken tidpunkt dock framflyttas till utgången av den sexmånadersperiod som avses i punkt 2 i denna

six months referred to in paragraph 2 of this article, this date shall be taken to be the date of expiry of the said six-month period;

— the date of expiry of the period of nine months referred to in paragraph 3 of this article.

6. Any amendment deemed to be accepted shall enter into force three months after the date on which it was deemed to be accepted.

7. The Secretary-General shall as soon as possible notify all Contracting Parties whether an objection to the proposed amendment has been stated under paragraph 2 (a) of this article and whether he has received from one or more Contracting Parties a communication under paragraph 2 (b) of this article. If he has received such a communication from one or more Contracting Parties, he shall subsequently inform all the Contracting Parties whether the Contracting Party or Parties which have made such a communication raise an objection to or accept the proposed amendment.

8. Independently of the amendment procedure laid down in paragraphs 1 to 6 of this article, the annex to this Agreement may be modified by agreement between the competent administrations of all the Contracting Parties; if the competent administration of a Contracting Party has stated that under its domestic law its agreement is contingent on special authorization for the purpose, or on the approval of a legislative body, the consent of the competent administration of the Contracting Party concerned to the modification of the annex shall not be deemed to have been given until the said competent administration has notified the Secretary-General that the necessary authorization or approval has been obtained. The agreement between the competent administrations shall appoint the date of entry into force of the modified annex, and may provide that, during a transitional period, the old annex shall remain in force, wholly or in part, concurrently with the modified annex.

présent article si toutes les acceptations étaient notifiées antérieurement à cette expiration;

— expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 3 du présent article.

6. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle il aura été réputé accepté.

7. Le Secrétaire général adressera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes une notification pour leur faire savoir si une objection a été formulée contre le projet d'amendement conformément au paragraphe 2 a) du présent article et si une ou plusieurs Parties contractantes lui ont adressé une communication conformément au paragraphe 2 b) du présent article. Dans le cas où une ou plusieurs Parties contractantes ont adressé une telle communication, il notifiera ultérieurement à toutes les Parties contractantes si la ou les Parties contractantes qui ont adressé une telle communication élèvent une objection contre le projet d'amendement ou l'acceptent.

8. Indépendamment de la procédure d'amendement prévue aux paragraphes 1 à 6 du présent article, l'annexe au présent Accord pourra être modifiée par accord entre les administrations compétentes de toutes les Parties contractantes; si l'administration compétente d'une Partie contractante a déclaré que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale à cet effet ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de l'administration compétente de la Partie contractante en cause à la modification de l'annexe ne sera considéré comme donné qu'au moment où cette administration compétente aura déclaré au Secrétaire général que les autorisations ou les approbations requises ont été obtenues. L'accord entre les administrations compétentes fixera la date d'entrée en vigueur de l'annexe modifiée et pourra prévoir que, pendant une période transitoire, l'ancienne annexe restera en vigueur, en tout ou en partie, simultanément avec l'annexe modifiée.

artikel, om underrättelser om alla godkännanden lämnats före utgången av denna period,

— utgången av den niomånadersperiod som avses i punkt 3 i denna artikel.

6. Ändring som anses ha blivit godkänd träder i kraft tre månader efter den tidpunkt då den är att anse som godkänd.

7. Generalsekreteraren skall så snart som möjligt underrätta alla fördragsslutande parter om huruvida någon invändning har framställts mot ändringsförslaget i enlighet med punkt 2 a) i denna artikel samt huruvida en eller flera fördragsslutande parter har sänt honom meddelande enligt punkt 2 b) i denna artikel. Om en eller flera fördragsslutande parter sänt sådant meddelande, skall han därefter underrätta alla fördragsslutande parter om huruvida den eller de fördragsslutande parter som sänt sådant meddelande har framställt någon invändning mot ändringsförslaget eller godkänt det.

8. Utan hinder av vad som föreskrives i punkterna 1—6 i denna artikel om ändringsförfarandet, får bilagan till denna överenskommelse ändras genom avtal mellan alla fördragsslutande parters behöriga myndigheter. Om någon fördragsslutande parts behöriga myndighet förklarat att enligt dess nationella lagstiftning avtalets ingående är beroende av särskilt bemyndigande för ändamålet eller av godkännande från lagstiftande organs sida, skall vederbörande fördragsslutande parts behöriga myndighet icke anses ha samtyckt till ändring i bilagan förrän nämnda myndighet meddelat generalsekreteraren att det nödvändiga bemyndigandet eller godkännandet har erhållits. I avtalet mellan de behöriga myndigheterna skall anges vilken dag den ändrade bilagan träder i kraft och kan föreskrivas att den äldre bilagan helt eller delvis skall förbli i kraft under en övergångstid samtidigt med den ändrade bilagan.

Article 24

In addition to the notifications referred to in articles 22 and 23 of this Agreement, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 16, paragraph 1, hereof of

- (a) ratifications or accessions under article 16 of this Agreement;
- (b) the dates of entry into force of the present Agreement, in conformity with article 16 hereof;
- (c) denunciations under article 17 of this Agreement;
- (d) the termination of this Agreement in conformity with article 18 hereof;
- (e) notifications received under article 19 of this Agreement;
- (f) declarations and notifications received under article 21 of this Agreement;
- (g) the entry into force of any amendment in conformity with article 23 of this Agreement.

Article 25

The Protocol of signature of this Agreement shall have the same force, validity and duration as the Agreement itself, of which it shall be deemed to be an integral part.

Article 26

After 31 March 1971¹ the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States referred to in article 16, paragraph 1, hereof.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

¹ In conformity with the decision taken by the Working Party on Road Transport at its forty-fourth session to postpone the closing date for the period for which AETR is open for signature from 31 December 1970 to 31 March 1971.

Article 24

Outre les notifications prévues aux articles 22 et 23 du présent Accord, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord

- a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 16 du présent Accord,
- b) les dates auxquelles le présent Accord entrera en vigueur conformément à l'article 16 du présent Accord,
- c) les dénonciations en vertu de l'article 17 du présent Accord,
- d) l'abrogation du présent Accord conformément à l'article 18 du présent Accord,
- e) les notifications reçues conformément à l'article 19 du présent Accord,
- f) les déclarations et notifications reçues conformément à l'article 21 du présent Accord,
- g) l'entrée en vigueur de tout amendement conformément à l'article 23 du présent Accord.

Article 25

Le Protocole de signature du présent Accord aura les mêmes force, valeur et durée que le présent Accord lui-même dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

Article 26

Après le 31 mars 1971¹, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des Etats visés au paragraphe 1 de l'article 16 du présent Accord.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le premier juillet mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

¹ Conformément à la décision prise par le Groupe de Travail des Transports Routiers à sa quarante-quatrième session de reporter du 31 décembre 1970 au 31 mars 1971 la date de clôture de la période pendant laquelle l'AETR sera ouvert à la signature.

Artikel 24

Utöver de underrättelser som avses i artiklarna 22 och 23 i denna överenskommelse skall Förenta nationernas generalsekreterare lämna de stater som anges i artikel 16 punkt 1 i denna överenskommelse underrättelse om

a) ratifikationer och anslutningar enligt artikel 16 i denna överenskommelse,

b) tidpunkter då denna överenskommelse enligt artikel 16 i överenskommelsen träder i kraft,

c) uppsägningar enligt artikel 17 i denna överenskommelse,

d) upphörande av denna överenskommelse enligt artikel 18 i överenskommelsen,

e) meddelanden som mottagits enligt artikel 19 i denna överenskommelse,

f) förklaringar och meddelanden som mottagits enligt artikel 21 i denna överenskommelse,

g) ikraftträdande av ändring enligt artikel 23 i denna överenskommelse.

Artikel 25

Signaturprotokollet till denna överenskommelse äger samma verkan och giltighet som själva överenskommelsen av vilken det skall anses utgöra en integrerande del.

Artikel 26

Efter den 31 mars 1971¹ skall original-exemplaret av denna överenskommelse deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare, som skall överlämna bestyrkta avskrifter därav till envar av de i artikel 16 punkt 1 i denna överenskommelse angivna staterna.

Till bekräftelse härav har undertecknade², därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat denna överenskommelse.

Som skedde i Genève den första juli nittonhundrasjuttio i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.

¹I enlighet med ett av arbetsgruppen för vägtransport vid dess fyrtiofjärde session fattat beslut om framflyttning av slutdagen för den tid, under vilken AETR står öppen för undertecknande, från den 31 december 1970 till den 31 mars 1971.

² Underskrifterna är ej medtagna här.

ANNEX

INDIVIDUAL CONTROL BOOK

General provisions

Reminder of the provisions of laws and regulations

1. It is desirable that the individual control book should contain a reminder of the principal provisions to be observed by crew members.

Numbering of book

2. The control book shall be numbered by perforation or stamping.

Format of book

3. The individual control book shall have the standard A.6 format (105×148 mm) or a larger format.

Signing of book

4. The signature of the crew members shall appear on both the daily sheet and the weekly report. The employer's signature shall appear on the weekly report.

Contents of book

5. Subject to the provisions of paragraph 7 below, the individual control book shall conform to the attached model; it shall comprise:

- (a) a front sheet;
- (b) instructions for keeping the book;
- (c) daily sheets;
- (d) an example of a completed daily sheet;
- (e) weekly reports.

6. Every Contracting Party shall prescribe in respect of books issued in its territory, how the crew member shall enter the periods of his occupational activities other than driving periods. Every Contracting Party may select either of the following procedures for this purpose:

(a) periods of occupational activities, other than driving, shall be entered under the symbol  no distinction being made between periods of actual work and other periods on duty; or

(b) periods of occupational activities, other than driving, shall be so entered, as to show separately

— opposite the symbol  actual work, other than driving,

— opposite the symbol  periods on duty other than those entered opposite symbols  and .

7. Every Contracting Party may prescribe, in respect of the individual control books issued in its territory:

(a) that the chart shown on the daily sheet shall be set out in a single strip covering the period from midnight to midnight (0 to 24 hours);

(b) that the daily sheet shall be kept in more than one copy;

(c) that additional particulars or headings, or variants, shall be inserted, on condition that the general layout of the book remains unaltered and that the numbers or capital letters opposite the items as shown in the following model are left unchanged;

(d) such amendment or additional information as provisions adopted in pursuance of paragraph 6 above may necessitate in connexion with the symbols corresponding to items 7 ☒, 7a ☒, 14 ☒ and 14a ☒ of the daily sheet;

(e) that the boxes opposite items Ha, Hb and/or I of the weekly report shall not be completed;

(f) that daily sheets more than two weeks old shall be detached.

MODEL INDIVIDUAL CONTROL BOOK

a) FRONT SHEET

**INDIVIDUAL CONTROL BOOK
FOR CREW MEMBERS
IN ROAD TRANSPORT**

I.

II. Country:

III. Date book first used:19.....

IV. Date book last used:19.....

V. Surname, first name(s), date of birth and address of holder of book:

.....
.....

VI. Name, address, telephone number and stamp (if any) of the undertaking :

.....
.....
.....
.....

Book No.

b) INSTRUCTIONS

INSTRUCTIONS FOR THE USE OF THE INDIVIDUAL CONTROL BOOK

1. This individual control book is issued in conformity with (specify relevant laws and regulations).

To the Undertaking

2. After completing items V and VI on the front sheet, issue a book to each crew member employed by you, in conformity with the laws and regulations referred to in paragraph 1 above.
3. Keep a register showing the names of the persons to whom books have been issued, the serial number of each book issued, and the dates of issue. Require the holder to sign in the margin of the register.
4. Give the holder the necessary instructions for correct use of the book.
5. Examine the daily sheets and the weekly report every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible. Sign the weekly report.
6. Withdraw the used books, observing the time-limit specified in paragraph 9 below, and hold them at the disposal of the control authorities for not less than one year. Enter the date of the last daily sheet in the register referred to in paragraph 3 above.

To Crew Members

7. This control book is personal. Carry it with you when on duty and produce it to the control authorities on request. Hand it over to your employer when you leave the undertaking.
8. Produce this control book to your employer every week or, if prevented from doing so, as soon thereafter as possible, so that he can check your entries and sign the weekly report.
9. When the book is completed, keep it for two weeks so that you can produce it at any time to the control authorities, and then hand it as soon as possible to your employer. Keep a copy of the weekly reports.

Front sheet

10. Make sure that your surname, first name(s), date of birth and address are filled in correctly (item V).
11. Enter the date on which you first use the book (item III).
12. After use, enter the date when you last used the book (item IV).

Daily sheet

13. Fill in a daily sheet for every day on which you have been employed as a crew member.
14. Enter in box 2 the registration number of any vehicle used during the day.
15. The symbols used have the following meaning :

-  total duration of rest period before going on duty
-  daily rest period
-  off-duty period
-  driving period

(1st variant)*/

☒ period of occupational activities other than driving

(2nd variant)*/



actual work other than driving ;



periods of duty other than those covered by symbols 6 and 7a.

16. Enter your period of daily rest (symbol), off-duty periods (symbol) and the time during which you were engaged in activities represented by symbols first variant*/ 6 , 7 , second variant*/ 6 , 7 and 7a , by drawing a horizontal line across the hours concerned opposite the appropriate symbol, and connect the horizontal lines by vertical lines. There will thus be a continuous line over the full length of each strip (see example in the book).

17. Entries must be made at the beginning and end of each period to which they relate.

18. In box 16 ("Remarks") enter the name of the second driver, if any. This box may also be used to explain any breach of the requirements or to correct particulars given elsewhere (see paragraph 25). The employer or the control authorities may also insert their remarks in this box.

19. Opposite box 12 , enter the number of hours of uninterrupted rest (daily rest) taken immediately before coming on duty. If this period begins in one day and ends in the following day the figure will be the total achieved by adding together the rest period taken at the end of the previous day and the rest period taken at the beginning of the day to which the sheet relates.

20. Before departure, enter opposite "Beginning of duty" in box 11 the number of kilometres (miles) shown on the recorder; at the end of duty, enter opposite "End of duty" in box 11 the new number of kilometres (miles) shown on the recorder and note the total distance covered.

21. Sign the daily sheet.

*/ The variant used will depend on the choice made by the Contracting Party in accordance with paragraph 6 of the GENERAL PROVISIONS. Only the variant so selected will appear in the individual control book.

Weekly report

22. This report should be made out at the end of every period of one week in which one or more daily sheets have been made out. For days on which you were on duty without being a crew member, i.e. for which there was no need to make out a daily sheet, enter the figure "O" opposite box G and the duration of duty periods opposite boxes Ha and Hb; if you did not engage in a particular activity, enter the figure "O" opposite the appropriate box. For days on which you were not on duty, enter the figure "O" opposite boxes G, Ha and Hb and add an explanation, such as "on leave", "day off".

23. Enter opposite boxes F and G the figures shown opposite boxes 12 and 13 of the relevant daily sheets.

Additional instruction applicable where domestic laws and regulations require crew members to keep an individual control book for international transport operations only

24. Before starting on an international transport operation, enter opposite boxes 12 and 13 in the daily sheets for the seven days preceding that on which the operation begins particulars of the total periods of uninterrupted rest taken before going on duty, and particulars of the daily driving periods; or make out a weekly report covering those seven days.

General note

25. No erasures, corrections or additions may be made in the book. Any mistakes, even of form only, must be corrected under "Remarks" (box 16).

26. No sheets must be destroyed.

27. All entries must be made in ink.

d) SPECIMEN OF A COMPLETED DAILY SHEET

2. Registration No. of vehicle(s) 3.462 HB 75		1. DAILY SHEET No 21		3. Day of week and date Tuesday 15 September, 1972.	
4.		5.		6.	
8. Place of coming on duty : PARIS		9. Place of going off duty : ANTWERP		12.	
10. Transport of goods. Permissible maximum weight of the combination of vehicles $\frac{\text{t}}{}$ (where applicable) : 19T.		13.		Number of hours 12	
10a. Passenger transport. System of daily rest selected : (10^h)		14.		6 1/2	
11. Distance recorder : End of duty : 91 430 km / miles Beginning of duty : 91 090 km / miles Total distance covered : 340 km / miles		14a.		1 1/2	
16. Remarks and signature : M. B. [Signature]		15. Total 13 + 14 + 14a If applicable		9 1/2	

Note 1.
In practice, boxes 10 and 10 a will both be completed on the same daily sheet only where a crew member has carried out a passenger transport operation and a goods transport operation on the same day. In box 10 a (completed only by crew members of passenger vehicles) the entry should be either "10 h" or "11 h", according to the system of daily rest periods applying to the crew member.

Note 2.
Opposite box 12, if 12 hours is entered as the total period of uninterrupted rest taken prior to going on duty, this means that the driver went off duty at 7 p.m. on the previous day, because adding the 5 hours from 7 p.m. to midnight on the previous day to the 7 hours entered in box 4 gives a total of 12 hours.

$\frac{\text{t}}{}$ Lorry with trailer or articulated vehicle.

e) WEEKLY REPORT

A. Surname and first name(s) of crew member

B. WEEKLY REPORT

C. From to19.... inclusive

D. Days of the weekly period									J. Weekly total :
E. Daily sheet n°									
F. 									
Hours of occupational activities	G. 								
	Ha. 								
	Hb. 								
	I G + Ha + Hb								

K. Remarks :

L. Date of preceeding weekly rest period :

M. Signature of crew member :

N. Signature of employer :

Book No

ANNEXE

LIVRET INDIVIDUEL DE CONTROLE

Dispositions générales

Rappel des dispositions réglementaires

1. Il est désirable que le livret individuel de contrôle contienne un rappel des dispositions principales à respecter par le membre d'équipage.

Numérotage du livret

2. Le livret de contrôle sera numéroté par perforation ou impression.

Format du livret

3. Le format du livret individuel de contrôle sera le format standard A.6 (105×148 mm) ou un format plus grand.

Signature du livret

4. La signature du membre d'équipage figurera, à la fois, sur le feuillet quotidien et sur le rapport hebdomadaire. La signature de l'employeur figurera sur le rapport hebdomadaire.

Contenu du livret

5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7 ci-après, le livret individuel de contrôle sera conforme au modèle ci-joint; il comprendra :

- a) une page de couverture;
- b) des instructions pour la tenue du livret;
- c) des feuillets quotidiens;
- d) un exemple de feuillet quotidien rempli;
- e) des rapports hebdomadaires.

6. Chaque Partie contractante fixe, pour les livrets délivrés sur son territoire, la manière selon laquelle le membre d'équipage doit faire figurer les périodes de ses activités professionnelles autres que les périodes de conduite. A cette fin, chaque Partie contractante peut choisir l'une des manières suivantes :

a) les périodes d'activités professionnelles autres que la conduite, seront relevées sous le symbole ☐ sans distinction entre périodes consacrées à des travaux effectifs et autres périodes de service;

b) les périodes d'activités professionnelles autres que la conduite, seront relevées en distinguant

— sous le symbole  les travaux effectifs autres que la conduite,

— sous le symbole ☐ les périodes de service autres que celles visées par les symboles  et .

7. Chaque Partie contractante peut prescrire pour les livrets individuels de contrôle délivrés sur son territoire :

a) l'établissement sur une seule bande, portant sur la période de 0 à 24 heures, du diagramme qui figure au feuillet quotidien;

b) la tenue du feuillet quotidien en plus d'un exemplaire;

c) des indications ou rubriques additionnelles ou des variantes, à condition que la présentation générale du livret ne soit pas modifiée et que les numéros ou lettres majuscules en regard des rubriques qui figurent au modèle qui suit soient inchangés;

d) toute modification ou indication complémentaire que les dispositions arrêtées en application du paragraphe 6 ci-dessus rendraient nécessaires en ce qui concerne les symboles correspondant aux rubriques

7  , 7a  , 14  et 14a  du feuillet quotidien;

e) de ne pas remplir les cases en regard des rubriques Ha, Hb et/ou I du rapport hebdomadaire;

f) de détacher les feuillets quotidiens datant de plus de deux semaines.

MODÈLE DE LIVRET INDIVIDUEL DE CONTROLE
a) PAGE DE COUVERTURE

**LIVRET INDIVIDUEL DE CONTROLE
POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE
DES TRANSPORTS ROUTIERS**

I.

II. Pays:.....

III. Première date d'utilisation du livret:19.....

IV. Dernière date d'utilisation du livret:19.....

V. Nom, prénom(s), date de naissance et adresse du titulaire du livret :

.....
.....

VI. Nom, adresse, No de téléphone et éventuellement timbre de l'entreprise :

.....
.....
.....
.....

Livret No

b) INSTRUCTIONS

INSTRUCTIONS POUR LA TENUE DU LIVRET INDIVIDUEL DE CONTRÔLE

1. Ce livret individuel de contrôle est délivré conformément à (indication de la législation ou des législations pertinentes)

A l'intention de l'entreprise

2. Après avoir rempli les rubriques V et VI de la page de couverture, remettez un livret à tout membre d'équipage conformément à la législation ou aux législations indiquées au paragraphe 1 ci-dessus.
3. Portez sur un registre les noms des personnes à qui un livret aura été remis, en indiquant le numéro matricule de chaque livret et la date de remise. Exigez l'émargement du titulaire sur ce registre.
4. Donnez au titulaire toutes les indications utiles à une tenue correcte du livret.
5. Examinez chaque semaine ou, en cas d'empêchement, au plus tôt, les feuillets quotidiens et le rapport hebdomadaire. Signez le rapport hebdomadaire.
6. Retirez les livrets utilisés, compte tenu du délai fixé au paragraphe 9 ci-après, et tenez-les à la disposition des agents chargés du contrôle, pendant une période de douze mois au moins. Inscrivez dans le registre mentionné au paragraphe 3 ci-dessus la date du dernier feuillet quotidien.

A l'intention du membre d'équipage

7. Ce livret de contrôle vous est personnel. Vous devez l'avoir en votre possession lorsque vous êtes en service et le présenter à la demande des agents chargés du contrôle. Remettez le livret de contrôle à votre employeur lorsque vous quittez l'entreprise.
8. Présentez-le à votre employeur chaque semaine ou, en cas d'empêchement, au plus tôt, pour qu'il puisse vérifier vos inscriptions et signer le rapport hebdomadaire.
9. Lorsque le livret est terminé, gardez-le deux semaines afin de pouvoir le présenter à tout moment aux agents chargés du contrôle. Remettez-le ensuite, aussitôt que possible, à votre employeur. Gardez un double des rapports hebdomadaires.

Couverture

10. Vérifiez si vos nom, prénom(s), date de naissance et adresse sont inscrits correctement (rubrique V).
11. Inscrivez la date à laquelle vous utilisez ce livret pour la première fois (rubrique III).
12. Après usage, inscrivez la dernière date d'utilisation (rubrique IV).

Feuillet quotidien

13. Remplissez un feuillet quotidien pour toute journée au cours de laquelle vous avez été employé comme membre d'équipage.
14. Inscrivez dans la case 2 le numéro d'immatriculation de tout véhicule utilisé pendant la journée.
15. Les symboles utilisés ont la signification suivante :
 -  durée totale du repos journalier précédant la prise de service
 -  repos journalier
 -  période hors service
 -  période de conduite

(1ère variante)* /

☐ période d'activités professionnelles autres que la conduite

(2ème variante)* /

☒ travaux effectifs autres que la conduite;

☐ périodes de service autres que celles visées par les symboles  et .

16. Indiquez votre période de repos journalier (symbole ) , vos périodes hors service (symbole ) et le temps pendant lequel vous êtes occupé aux activités représentées par les symboles / première variante* / des rubriques 6  et 7  , deuxième variante* / 6  , 7  et 7a  , en tirant une ligne horizontale sous les heures correspondantes et en regard des symboles correspondants, et en reliant les lignes horizontales aux lignes verticales. Il y aura ainsi une ligne continue sur toute la longueur de la bande (voir exemple dans le livret).

17. Les inscriptions doivent être faites au commencement et à la fin de chaque période à laquelle elles se rapportent.

18. Dans la case 16 ("Observations"), inscrivez, le cas échéant, le nom du deuxième conducteur. En outre, cette case peut être utilisée pour expliquer une violation éventuelle des prescriptions ou pour rectifier les indications figurant dans d'autres cases (voir paragraphe 25). L'employeur ou les agents chargés du contrôle peuvent également y inscrire leurs observations.

19. Dans la case 12  , indiquez le nombre d'heures de repos ininterrompu (repos journalier) précédant immédiatement la prise de service. Si cette période chevauche sur deux jours, le chiffre représentera le total de la période de repos de la fin de la journée précédente et de la période de repos du début de la journée à laquelle se rapporte le feuillet.

20. Avant le départ, inscrivez dans la case 11 "Début de service" le kilométrage selon le compteur kilométrique; à la fin du service, inscrivez dans la case 11 "Fin de service" le nouveau kilométrage et notez le parcours total.

21. Signez le feuillet quotidien.

* / La variante utilisée dépendra du choix fait par la Partie contractante conformément au paragraphe 6 des DISPOSITIONS GENERALES. Seule la variante ainsi choisie apparaîtra sur les livrets individuels de contrôle.

Rapport hebdomadaire

22. Ce rapport doit être établi à l'issue de toute période hebdomadaire ayant comporté l'établissement d'un ou de plusieurs feuillets quotidiens. Pour les jours où vous avez été en service sans être membre d'équipage, c'est-à-dire lorsqu'il n'y avait pas lieu d'établir un feuillet quotidien, inscrivez le chiffre "0" dans la case G et la durée des périodes de service dans les cases Ha et Hb; si vous n'avez pas exercé une des activités prévues, inscrivez le chiffre "0" dans la case appropriée. Pour les jours où vous n'avez pas été en service, inscrivez le chiffre "0" dans les cases G, Ha et Hb, et ajoutez une explication telle que "en vacances", "jour de congé".

23. Reportez dans les cases F et G les chiffres figurant dans les cases 12 et 13 des feuillets quotidiens correspondants.

Instruction complémentaire pour le cas où la législation nationale oblige les membres d'équipage à ne tenir un livret individuel de contrôle que pour les transports internationaux

24. Avant d'entreprendre un transport international, il y a lieu de porter dans les feuillets quotidiens, pour les sept jours précédant celui du commencement de ce transport, dans les cases 12 et 13, les mentions relatives aux durées totales des repos ininterrompus précédant la prise de service et aux périodes de conduite journalière, ou de remplir un rapport hebdomadaire pour ces sept jours.

Observations générales

25. Il ne peut être fait sur le livret ni grattage, ni rature, ni surcharge; les erreurs, même simplement matérielles, sont à rectifier sous la rubrique "Observations" (case 16).

26. Aucun feuillet ne doit être détruit.

27. Toutes les inscriptions doivent être faites à l'encre.

c) FEUILLET QUOTIDIEN

2. N° d'immatriculation du(des) véhicule(s)		1. FEUILLET QUOTIDIEN No												3. Jour et date	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
4															
5															
6															
7															
7a															
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
4															
5															
6															
7															
7a															
8. Lieu de prise de service :		9. Lieu de cessation de service :													
10. Transport de marchandises. Poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules $\frac{z}{/}$ (le cas échéant) :															
10a. Transport de voyageurs. Régime de repos journalier choisi :															
11. Compteur kilométrique : Fin de service : km / miles Début de service : km / miles Parcours total : km / miles															
16. Observations et signature :															
12. Nombre d'heures															
13.															
14.															
14a.															
15. Total 13 + 14 + 14a le cas échéant															

$\frac{z}{/}$ Train routier ou véhicule articulé.

d) EXEMPLE DE FEUILLET QUOTIDIEN REMPLI

2. N° d'immatriculation
du(des) véhicule(s)
3.462 HB 75

1. FEUILLET QUOTIDIEN
No **21**

3. Jour et date
Mardi 15 Septembre 1972

4 ☒ **PA**

5 ☒ **PA**

6 ☒ **PA**

7 ☒ **PA**

7a ☒ **PA**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24

8. Lieu de prise de service : **PARIS**

9. Lieu de cessation de service : **ANVERS**

10. Transport de marchandises.
Poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules */ (le cas échéant) : **19T**

10a. Transport de voyageurs.
Régime de repos journalier choisi : **(10^h)**

11. Compteur kilométrique :
Fin de service : **91 430 km / miles**
Début de service : **91 090 km / miles**
Parcours total : **340 km / miles**

16. Observations et signature :
M. B. [Signature]

12. ☒ **PA**

13. ☒ **PA**

14. ☒ **PA**

14a. ☒ **PA**

15. Total
13 + 14 + 14a
le cas échéant
9h

Nombre d'heures
12
6h
h
2h
9h

45 Livret No

Note 1.
En pratique, les cases en regard des rubriques 10 et 10a ne seront remplies toutes deux sur un même feuillet quotidien que dans les cas où un membre d'équipage aurait effectué le même jour à la fois un transport de voyageurs et un transport de marchandises. Dans la case 10a (remplie seulement par les membres d'équipage de véhicules destinés au transport de voyageurs), il faut inscrire « 10 h » ou « 11 h », selon le système de repos journalier s'appliquant au membre d'équipage.

Note 2.
Dans la case 12, le fait d'indiquer 12 heures de durée totale de repos ininterrompu précédant la prise de service, signifie que le chauffeur a terminé son travail la veille à 19 heures. En effet, en ajoutant aux 7 heures indiquées dans la case 4, les 5 heures comprises entre 19 et 24 heures la veille, on arrive à un total de 12 heures.

e) RAPPORT HEBDOMADAIRE

A.		Nom et prénom(s) du membre de l'équipage							
B.		RAPPORT HEBDOMADAIRE							
C.		Du au19.... inclus							
D. Jours de la période hebdomadaire									J. Total de la période hebdomadaire :
E. Feuillelet quotidien n°									
F.									
Durée des activités professionnelles	G.								
	Ha.								
	Hb.								
	I G + Ha + Hb								
K. Observations :									
.....									
.....									
L. Date du repos hebdomadaire précédent :									
M. Signature du membre de l'équipage :									
N. Signature de l'employeur :									
Livret No									

Översättning

BILAGA

PERSONLIG KONTROLLBOK

Allmänna bestämmelser

Erinran om gällande bestämmelser

1. Det är önskvärt att den personliga kontrollboken innehåller en erinran om de viktigaste bestämmelserna som besättningsmedlemmar har att iakttaga.

Numrering av boken

2. Kontrollboken skall numreras genom perforering eller genom påtryck.

Bokens format

3. Den personliga kontrollboken skall ha standardformatet A 6 (105×148 mm) eller större format.

Underskrifter i boken

4. Besättningsmedlemmens underskrift skall finnas på både dagrapporten och veckorapporten. Arbetsgivarens underskrift skall finnas på veckorapporten.

Bokens innehåll

5. Om annat ej följer av bestämmelserna i punkt 7 nedan skall den personliga kontrollboken överensstämma med bifogade formulär. Den skall innehålla

- a) ett omslagsblad,
- b) anvisningar för bokens förande,
- c) dagrapporter,
- d) ett exempel på ifyllt dagrapport,
- e) veckorapporter.

6. Fördragsslutande part skall i fråga om böcker som utlämnas inom dess område föreskriva på vilket sätt besättningsmedlem skall redovisa andra tider för yrkesverksamhet än körtider. I detta syfte får fördragsslutande part välja någotdera av följande sätt:

a) tider för annan yrkesverksamhet än körning skall redovisas vid symbolen , varvid skillnad ej göres mellan tider då aktivt arbete utförts och tider för annan tjänstgöring,

b) tider för annan yrkesverksamhet än körning skall redovisas på sådant sätt att separat anges

— vid symbolen  annat aktivt arbete än körning,

— vid symbolen  tider för annan tjänstgöring än sådan som redovisats vid symbolerna  och .

7. Fördragsslutande part får i fråga om personliga kontrollböcker som utlämnas inom dess område föreskriva

a) att det diagram som finns på dagrapporten göres som en enda rad som täcker tiden från midnatt till midnatt (kl 00.00 till kl 24.00),

b) att dagrapporten skall upprättas i mer än ett exemplar,

c) att ytterligare uppgifter eller rubriker eller varianter därav skall

införas, under förutsättning att bokens allmänna utscende bibehålles och att de nummer eller stora bokstäver som användes för punkterna i bifogade formulär förblir oförändrade,

d) sådan ändring eller tilläggsuppgift, såvitt avser symbolerna för punkterna 7  , 7a  , 14  och 14a  i dagrapporten, som behövs till följd av föreskrifter som meddelats med stöd av punkt 6 ovan,

e) att rutorna vid punkterna Ha, Hb och/eller I i veckorapporten icke skall ifyllas,

f) att mer än två veckor gamla dagrapporter skall avskiljas.

FORMULÄR TILL PERSONLIG KONTROLLBOK

a) OMSLAG

I.

**PERSONLIG KONTROLLBOK
FÖR BESÄTTNINGSMEDLEM
SOM UTFÖR VÄGTRANSPORTER**

II. Land:

III. Dag då boken använts första gången: 19

IV. Dag då boken använts sista gången: 19

V. Innehavarens efternamn, förnamn, födelsedatum och adress:

.....
.....

VI. Företagets namn, adress, telefonnummer och (ev.) stämpel:

.....
.....
.....
.....

Bokens nr:

b) ANVISNINGAR

**ANVISNINGAR
FÖR DEN PERSONLIGA KONTROLLBOKENS FÖRÄNDE**

1. Denna kontrollbok har utfärdats i enlighet med (ange tillämpliga bestämmelser)

Till företaget

2. Utlämna, sedan punkterna V och VI på omslagsbladet ifyllts, till varje besättningsmedlem som är anställd hos eder en bok i enlighet med de bestämmelser som avses i punkt 1 ovan.
3. Anteckna i ett register namnen på de personer till vilka böcker utlämnats, varje utlämnad boks nummer samt dagen för utlämnandet. Se till att bokens innehavare kvitterar boken i registrets marginal.
4. Ge bokens innehavare nödvändiga anvisningar för bokens rätta användning.
5. Granska dagrapporterna och veckorapporten varje vecka eller, om detta ej kan ske, snarast möjligt därefter. Underteckna veckorapporten.
6. Återkräv använda böcker med beaktande av den frist som anges i punkt 9 nedan och håll dem tillgängliga för kontrollmyndighet under minst ett år. Anteckna i det register som avses i punkt 3 ovan den sista dagrapportens datum.

Till besättningsmedlemmarna

7. Denna kontrollbok är personlig. Medför den då ni är i tjänst och förete den på begäran för kontrollmyndighet. Återlämna den till eder arbetsgivare när ni lämnar anställningen.
8. Visa upp denna kontrollbok för eder arbetsgivare en gång i veckan eller, om detta ej kan ske, så snart som möjligt därefter, så att han kan kontrollera edra anteckningar och skriva under veckorapporten.
9. Behåll boken i två veckor, när den är fulltecknad, så att den när som helst kan visas upp för kontrollmyndighet, och återlämna den snarast möjligt därefter till eder arbetsgivare. Behåll en kopia av veckorapporterna.

Omslagsbladet

10. Kontrollera att edert efternamn, edert (edra) förnamn, edert födelsedatum och eder adress är riktigt ifyllda (punkt V).
11. Ifyll datum för den dag då ni först använder boken (punkt III).
12. Ifyll, sedan boken avslutats, datum för den dag då ni sist använde boken (punkt IV).

Dagrapporten

13. Ifyll en dagrapport för varje dag som ni har arbetat som besättningsmedlem.
14. Anteckna i ruta 2 registreringsnumret för varje fordon som använts under dagen.

15. Symbolerna i dagrapporten betyder:

 hela viloperioden före tjänstgöringens början

 dygnsvila

 tjänstgöringsfri tid

 körtid

(alternativ 1)*

☒ tid för annan yrkesverksamhet än körning

(alternativ 2)*

 annat aktivt arbete än körning

☒ tider för annan tjänstgöring än sådan som avses med symbolerna  och .

16. Ange eder dygnsvila (symbol ) , edra tjänstgöringsfria tider (symbol ) och den tid då ni utövat verksamhet som motsvaras av symbolerna (alternativ 1)* 6  och 7 ☒ eller (alternativ 2)* 6  , 7 ☒ och 7a  genom att draga ett vågrätt streck under resp. klockslag i höjd med tillämpliga symboler och genom att binda samman de vågräta strecken med lodräta streck. På så sätt uppkommer en sammanhängande linje över hela fältet (se exempel i boken).

17. Införingar skall göras i början och slutet av varje period som de hänför sig till.

18. Ange i ruta 16 ("Anmärkningar") namnet på den andre föraren, om sådan finns. Denna ruta kan också användas för att förklara avsteg från bestämmelserna eller för att rätta uppgifter som lämnats i andra rutor (se punkt 25). Arbetsgivaren eller kontrollmyndighet kan också införa sina anmärkningar i denna ruta.

19. Ange vid ruta 12  antalet timmar för oavbruten vila (dygnsvila) omedelbart före tjänstgöringens början. Om denna period börjar en dag och slutar påföljande dag, framkommer siffran genom addering av den viloperiod som tagits i slutet av föregående dag och den viloperiod som tagits i början av den dag som rapporten hänför sig till.

20. Ange före avfärden kilometertalet enligt vägmätaren i ruta 11 "Tjänstgöringens början". Ange vid tjänstens slut det nya kilometertalet i ruta 11 "Tjänstgöringens slut" och anteckna den sträcka som tillryggalagts.

21. Skriv under dagrapporten.

* Vilket alternativ som skall användas beror på den fördragsslutande partens val i enlighet med punkt 6 i de Allmänna bestämmelserna. Endast det sålunda valda alternativet skall förekomma i de personliga kontrollböckerna.

Veckorapporten

22. Denna rapport skall upprättas vid utgången av varje enveckasperiod under vilken en eller flera dagrapporter har ifyllts. För dagar under vilka ni haft annan tjänstgöring än som besättningsmedlem, dvs. då det ej fanns anledning att ifylla dagrapport, för in siffran "0" vid ruta G och tjänstgöringstidens längd vid rutorna Ha och Hb. Om ni ej utövat någon av de angivna verksamheterna, för in siffran "0" i tillämplig ruta. För in, i fråga om dagar då ni ej tjänstgjort, siffran "0" vid rutorna G, Ha och Hb jämte en förklaring, såsom "semester", "tjänstefri dag".

23. För in vid rutorna F och G de siffror som upptagits vid rutorna 12 och 13 i dagrapporterna.

Kompletterande anvisningar för det fall att nationella bestämmelser ålägger besättningsmedlemmar att föra personliga kontrollböcker endast vid internationella transporter.

24. För in, innan ni påbörjar en internationell transport, vid rutorna 12 och 13 i dagrapporterna för de sju dygn som närmast föregår det dygn då transporten börjar uppgifter om den sammanlagda längden av oavbrutna viloperioder före tjänstgöringens början samt uppgifter om de dagliga körtiderna, eller upprätta en veckorapport för dessa sju dygn.

Allmänna anmärkningar

25. Inga raderingar, ändringar eller tillägg får göras i boken. Alla misstag, även skrivfel, skall rättas under "Anmärkningar" (ruta 16).

26. Inga blad får förstöras.

27. Alla införingar skall göras med bläck.

c) DAGRAPPORT

2. Fordonets (fordonens) registreringsnummer		1. DAGRAPPORT nr												3. Veckodag och datum	
4		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
															
5															
															
6															
															
7															
															
7a															
															
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
4															
															
5															
															
6															
															
7															
															
7a															
															
8. Plats där tjänstgöringen började:		9. Plats där tjänstgöringen slutade:													
10. Godstransport.															
10a. Fordonskombinationens sammanlagda tillåtna maxivikt* (i förekommande fall):															
10a. Passagerartransport.															
Tillämpat system för dygnsvila:														12.  Antal timmar	
11. Vägmätarställning:														13. 	
vid tjänstgöringens slut:														14. 	
vid tjänstgöringens början:														14a. 	
Tillryggslagd körsträcka..... km														15. Summa. 13+14+14a i förekommande fall	
16. Anmärkningar och underskrift:															

* Dragfordon med släpvagn eller påhängsvagn.

f) EXEMPEL PÅ IFYLLD DAGRAPPORT

2. Fordonets (fordonens) registreringsnummer 3462 HB 75	1. DAGRAPPORT nr 21	3. Veckodag och datum Tisdag 15 September 1972.
--	--	--

4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 1, rises to 10 km/h at time 2, stays at 10 km/h until time 6, drops to 5 km/h at time 7, rises to 10 km/h at time 8, stays at 10 km/h until time 10, drops to 5 km/h at time 11, rises to 10 km/h at time 12, stays at 10 km/h until time 14, drops to 5 km/h at time 15, rises to 10 km/h at time 16, stays at 10 km/h until time 18, drops to 5 km/h at time 19, rises to 10 km/h at time 20, stays at 10 km/h until time 22, drops to 5 km/h at time 23, rises to 10 km/h at time 24, stays at 10 km/h until time 26.]											
5	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 1, rises to 10 km/h at time 2, stays at 10 km/h until time 6, drops to 5 km/h at time 7, rises to 10 km/h at time 8, stays at 10 km/h until time 10, drops to 5 km/h at time 11, rises to 10 km/h at time 12, stays at 10 km/h until time 14, drops to 5 km/h at time 15, rises to 10 km/h at time 16, stays at 10 km/h until time 18, drops to 5 km/h at time 19, rises to 10 km/h at time 20, stays at 10 km/h until time 22, drops to 5 km/h at time 23, rises to 10 km/h at time 24, stays at 10 km/h until time 26.]											
6	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 1, rises to 10 km/h at time 2, stays at 10 km/h until time 6, drops to 5 km/h at time 7, rises to 10 km/h at time 8, stays at 10 km/h until time 10, drops to 5 km/h at time 11, rises to 10 km/h at time 12, stays at 10 km/h until time 14, drops to 5 km/h at time 15, rises to 10 km/h at time 16, stays at 10 km/h until time 18, drops to 5 km/h at time 19, rises to 10 km/h at time 20, stays at 10 km/h until time 22, drops to 5 km/h at time 23, rises to 10 km/h at time 24, stays at 10 km/h until time 26.]											
7	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 1, rises to 10 km/h at time 2, stays at 10 km/h until time 6, drops to 5 km/h at time 7, rises to 10 km/h at time 8, stays at 10 km/h until time 10, drops to 5 km/h at time 11, rises to 10 km/h at time 12, stays at 10 km/h until time 14, drops to 5 km/h at time 15, rises to 10 km/h at time 16, stays at 10 km/h until time 18, drops to 5 km/h at time 19, rises to 10 km/h at time 20, stays at 10 km/h until time 22, drops to 5 km/h at time 23, rises to 10 km/h at time 24, stays at 10 km/h until time 26.]											
7a	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 1, rises to 10 km/h at time 2, stays at 10 km/h until time 6, drops to 5 km/h at time 7, rises to 10 km/h at time 8, stays at 10 km/h until time 10, drops to 5 km/h at time 11, rises to 10 km/h at time 12, stays at 10 km/h until time 14, drops to 5 km/h at time 15, rises to 10 km/h at time 16, stays at 10 km/h until time 18, drops to 5 km/h at time 19, rises to 10 km/h at time 20, stays at 10 km/h until time 22, drops to 5 km/h at time 23, rises to 10 km/h at time 24, stays at 10 km/h until time 26.]											

4	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
4	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 13, rises to 10 km/h at time 14, stays at 10 km/h until time 16, drops to 5 km/h at time 17, rises to 10 km/h at time 18, stays at 10 km/h until time 20, drops to 5 km/h at time 21, rises to 10 km/h at time 22, stays at 10 km/h until time 24, drops to 5 km/h at time 25, rises to 10 km/h at time 26, stays at 10 km/h until time 28.]											
5	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 13, rises to 10 km/h at time 14, stays at 10 km/h until time 16, drops to 5 km/h at time 17, rises to 10 km/h at time 18, stays at 10 km/h until time 20, drops to 5 km/h at time 21, rises to 10 km/h at time 22, stays at 10 km/h until time 24, drops to 5 km/h at time 25, rises to 10 km/h at time 26, stays at 10 km/h until time 28.]											
6	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 13, rises to 10 km/h at time 14, stays at 10 km/h until time 16, drops to 5 km/h at time 17, rises to 10 km/h at time 18, stays at 10 km/h until time 20, drops to 5 km/h at time 21, rises to 10 km/h at time 22, stays at 10 km/h until time 24, drops to 5 km/h at time 25, rises to 10 km/h at time 26, stays at 10 km/h until time 28.]											
7	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 13, rises to 10 km/h at time 14, stays at 10 km/h until time 16, drops to 5 km/h at time 17, rises to 10 km/h at time 18, stays at 10 km/h until time 20, drops to 5 km/h at time 21, rises to 10 km/h at time 22, stays at 10 km/h until time 24, drops to 5 km/h at time 25, rises to 10 km/h at time 26, stays at 10 km/h until time 28.]											
7a	[Diagram: A thick black line representing a speed profile. It starts at 1 km/h at time 13, rises to 10 km/h at time 14, stays at 10 km/h until time 16, drops to 5 km/h at time 17, rises to 10 km/h at time 18, stays at 10 km/h until time 20, drops to 5 km/h at time 21, rises to 10 km/h at time 22, stays at 10 km/h until time 24, drops to 5 km/h at time 25, rises to 10 km/h at time 26, stays at 10 km/h until time 28.]											

8. Plats där tjänstgåringen började: PARIS	9. Plats där tjänstgåringen slutade: ANTWERPEN
---	---

10. Godstransport. Fordonskombinationens sammanlagda tillåtna maxivikt* (i förekommande fall): 19T.	
10a. Passagerartransport. Tillåtnat system för dygnsvila:	Antal timmar
11. Vägmätarställning: vid tjänstgåringens slut: 91 430 km vid tjänstgåringens början: 91 090 km	12. 12
Tillryggslagd körsträcka: 340 km	13. 6 1/2
16. Anmärkningar och underskrift:	14. 1 1/2
M. B. [Signature]	14a. 2 1/2
15. Summa 13 + 14 + 14a i förekommande fall 9 1/2	

Anmärkning 1.

I praktiken kommer rutorna 10 och 10a att båda ifyllas på samma dagrapport endast om en besättningsmedlem har utfört såväl en passagerartransport som en godstransport samma dag. I ruta 10a (ifylles endast av besättningsmedlemmar på ett passagerarfordon) skall anges antingen "10" eller "11 h", beroende på det system för åtjutande av dygnsvola som gäller för besättningsmedlemmen.

Anmärkning 2.

Om vid ruta 12 anges 12 timmar som sammanlagd oavbruten viloperiod före tjänstgöringens början, betyder detta att föraren slutade tjänstgöringen kl 19.00 föregående dag, eftersom man erhåller 12 timmar genom att lägga ihop de 5 timmarna mellan kl 19.00 och 24.00 föregående dag med de 7 timmar som redovisats vid ruta 4.

* Dragfordon med släpvagn eller påhängsvagn.

e) VECKORAPPORT

A. Besättningsmedlemmens efternamn och förnamn

B. VECKORAPPORT

C. fr.o.m. t.o.m. 19

D. Sjudagars- periodens dagar									J. Sammanlagt under veckan
E. Dag- rapport nr									
F. 									
Yrkesverksamhet i timmar	G. 								
	Ha. 								
	Hb. 								
	I. G+Ha +Hb								

K. Anmärkningar:

.....

.....

L. Dagen för föregående veckovila:

M. Besättningsmedlemmens underskrift:

N. Arbetsgivarens underskrift:

Bok nr

Bilaga 2

Signaturprotokoll

Protocol of signature

When signing the European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport, the undersigned, duly authorized, have agreed on the following:

The Contracting Parties declare that this Agreement is without prejudice to such provisions as may, if appropriate, subsequently be drawn up in the matter of the duration and spread-over of work.

ad article 4 of the Agreement

The provisions of article 4, paragraph 1, shall not be construed as rendering applicable, outside the State in which the vehicle performing the transport operation is registered, any prohibition of traffic on certain days or at certain hours which may apply in that State to certain categories of vehicles. The provisions of article 4, paragraph 2, shall not be construed as preventing a Contracting Party from enforcing in its territory the provisions of its domestic laws and regulations which prohibit certain categories of vehicle traffic on certain days or at certain hours.

Every Contracting Party which, being a Party to a special agreement as referred to in article 4, paragraph 2, of this Agreement, authorizes international transport operations beginning and ending in the territories of the Parties to the said special agreement by vehicles registered in the territory of a State which, being a Contracting Party to this Agreement, is not a Party to the said special agreement may make it a condition for the conclusion of bilateral or multilateral agreements authorizing such transport operations that the crews performing those operations shall, in the territories of States Parties to the said special agreement, comply with the provisions of the said special agreement.

Protocole de signature

Au moment de procéder à la signature de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

Les Parties contractantes déclarent que le présent Accord ne préjuge pas les dispositions qui pourront être, le cas échéant, élaborées ultérieurement en matière de durée du travail et d'amplitude de la journée de travail.

ad article 4 de l'Accord

Les dispositions du paragraphe 1 de cet article ne doivent pas être interprétées comme rendant applicables hors de l'Etat d'immatriculation du véhicule effectuant le transport les interdictions de circulation, certains jours ou à certaines heures, qui peuvent exister dans cet Etat pour certaines catégories de véhicules. Les dispositions du paragraphe 2 de cet article ne doivent pas être interprétées comme empêchant une Partie contractante d'imposer sur son territoire le respect des dispositions de sa législation nationale qui interdisent, certains jours ou à certaines heures, la circulation de certaines catégories de véhicules.

Toute Partie contractante, Partie à un accord particulier, tel que le prévoit le paragraphe 2 de l'article 4 du présent Accord, et qui autoriserait l'exécution de transports internationaux commençant et se terminant sur le territoire des Parties audit accord particulier par des véhicules immatriculés sur le territoire d'un Etat qui est Partie contractante à l'AETR mais qui n'est pas Partie audit accord particulier, pourra poser comme condition de la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux autorisant ces transports, que les équipages effectuant les transports en cause se conforment, sur le territoire des Etats Parties à l'accord particulier, aux dispositions de ce dernier.

*Översättning***Signaturprotokoll**

Vid undertecknandet av den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, överenskommit om följande.

De fördragsslutande parterna förklarar att denna överenskommelse icke utgör något hinder för sådana bestämmelser som senare kan komma att utarbetas i fråga om arbetstidens längd och arbetsdagens omfattning.

Till artikel 4 i överenskommelsen

Bestämmelserna i artikel 4 punkt 1 skall icke tolkas så, att sådant förbud mot trafik under vissa dagar eller vissa timmar som kan gälla för vissa fordonsslag i den stat, där fordonet som utför transporten är registrerat, blir gällande utanför den staten. Bestämmelserna i artikel 4 punkt 2 skall icke tolkas så, att de hindrar fördragsslutande part att inom sitt område tillämpa sådana bestämmelser i sin nationella lagstiftning som förbjuder trafik med vissa fordonsslag under vissa dagar eller vissa timmar.

Fördragsslutande part, som träffat sådant särskilt avtal som avses i artikel 4 punkt 2 i denna överenskommelse och som avser att ge tillstånd till internationella transporter, som börjar och slutar i områden tillhörande parter i sagda särskilda avtal, med fordon registrerade i stat som biträtt förevarande överenskommelse (AETR) men ej är part i sagda särskilda avtal, får göra det till ett villkor för ingående av bilaterala eller multilaterala avtal varigenom tillstånd ges till sådana transporter, att de besättningar som utför dessa transporter skall i områden tillhörande stater som träffat sagda särskilda avtal iakttaga bestämmelserna i sistnämnda avtal.

ad article 12 of the Agreement

The undersigned undertake to discuss after the Agreement has entered into force the insertion therein, by means of an amendment, of a clause providing for the use of a control device of approved type which when placed on the vehicle would so far as possible replace the individual control book.

ad article 14 of the Agreement

The Contracting Parties recognize that it would be desirable for:

— each Contracting Party to adopt the measures necessary to enable it to institute proceedings on account of breaches of the provisions of the Agreement not only if the breaches are committed in its territory, but also if they are committed in the territory of another State during an international road transport operation performed by a vehicle which the Contracting Party has registered;

— them to afford one another assistance for the purpose of imposing penalties for breaches committed.

ad annex to the Agreement

Notwithstanding paragraph 4 of the general provisions of the annex to this Agreement, Switzerland may dispense with the requirement that employers must sign the weekly reports in the individual control book.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this first day of July nineteen hundred and seventy, in a single copy, in the English and French languages, the two texts being equally authentic.

ad article 12 de l'Accord

Les soussignés s'engagent à discuter, une fois l'Accord en vigueur, l'incorporation dans l'Accord, par voie d'amendement, d'une clause prévoyant l'emploi d'un appareil de contrôle de type homologué, placé sur le véhicule, qui remplacerait dans la mesure du possible le livret individuel de contrôle.

ad article 14 de l'Accord

Les Parties contractantes reconnaissent qu'il est désirable :

— que chaque Partie contractante prenne les mesures nécessaires pour être à même de poursuivre les infractions aux dispositions de l'Accord non seulement quand elles sont commises sur son territoire, mais aussi quand elles sont commises sur le territoire d'un autre Etat au cours d'un transport international par route effectué par un véhicule qu'elle a immatriculé;

— qu'elles s'accordent une aide mutuelle pour sanctionner les infractions commises.

ad annexe à l'Accord

Par dérogation au paragraphe 4 des dispositions générales de l'annexe au présent Accord, la Suisse pourra ne pas exiger que les employeurs signent les rapports hebdomadaires du livret individuel de contrôle.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, le premier juillet mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Till artikel 12 i överenskommelsen

Undertecknade åtager sig att, sedan överenskommelsen trätt i kraft, överlägga om att genom ändring av överenskommelsen däri införa en bestämmelse om användning av en typgodkänd kontrollanordning, som placeras på fordonet och så långt som möjligt skulle kunna ersätta den personliga kontrollboken.

Till artikel 14 i överenskommelsen

De fördragsslutande parterna anser det önskvärt

— att fördragsslutande part vidtager nödvändiga åtgärder för att kunna beivra överträdelse av bestämmelserna i denna överenskommelse icke blott då de begåtts inom dess eget område utan även då de begåtts inom en annan stats område under en internationell vägtransport med ett fordon som den fördragsslutande parten har registrerat,

— att bistå varandra i syfte att beivra överträdelse som begåtts.

Till bilagan till överenskommelsen

Utan hinder av punkt 4 i de allmänna bestämmelserna i bilagan till denna överenskommelse får Schweiz underlåta att tillämpa föreskriften att arbetsgivare skall underteckna veckorapporterna i den personliga kontrollboken.

Till bekräftelse härav har undertecknade¹, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Genève den första juli nittonhundrasjuttio i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.

¹ Underskrifterna är ej medtagna här.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Utdrag av statsrådsprotokollet den 12 januari 1973	3
1 Inledning	3
2 AETR:s huvudsakliga innehåll	4
3 Gällande svenska bestämmelser, m. m.	11
Bestämmelser om arbetstid och vilotid i vägtrafik	11
Övriga bestämmelser	14
Jämförelse mellan gällande svenska bestämmelser och AETR-regler om arbetstid, körtid och vilotid i vägtrafik ..	16
4 Remissyttranden	17
5 Departementschefen	18
6 Hemställan	26
<i>Bilaga 1</i> Europeisk överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)	27
Engelska och franska texter samt översättning till svenska	28
Annex, Individual Control Book (engelsk text)	69
Annexe, Livret Individuel de Contrôle (fransk text)	79
Bilaga, Personlig kontrollbok (översättning till svenska)	89
<i>Bilaga 2</i> Signaturprotokoll	101
Engelska och franska texter samt översättning till svenska	102