



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.4.2005
KOM(2005) 138 endelig

2005/0053 (ACC)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som Fællesskabet skal indtage til forslaget om at ændre den internationale konvention af 1982 om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. Den internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne (harmoniseringskonventionen), der blev undertegnet i Genève den 21. oktober 1982, blev godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets forordning (EØF) nr. 1262/84 af 10. april 1984¹ og trådte i kraft den 12. september 1987. Konventionen har i øjeblikket 45 kontraherende parter, herunder Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater.
2. Ved harmoniseringskonventionen blev der truffet en række foranstaltninger, der har til formål at lette og dermed øge den internationale samhandel ved harmonisering (i fornødent omfang) af de forskellige former for grænsekontrol, der knytter sig til varebevægelserne. Den hurtigt skiftende politiske scene i Central- og Østeuropa har imidlertid gjort det nødvendigt især at overveje, hvorledes en række andre formaliteter ved passage af grænser kan rationaliseres.
3. Transportkomitéen under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa besluttede på sit møde i februar 1999, at harmoniseringskonventionen skulle revideres, således at den kommer til at omfatte bestemmelser, som tager sigte på at lette grænsepassagen for køretøjer, der transporterer letfordærlige varer i henhold til ATP-traktaten². Arbejdsgruppen vedrørende toldspørgsmål af betydning for transport under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa har derefter med hjælp fra en ad hoc-ekspertgruppe fremlagt udkast gående ud på, at der indsættes et nyt bilag til harmoniseringskonventionen til supplerung af de gældende bestemmelser.
4. Formålet med udkastet til bilag er at lette international samhandel ved at reducere, harmonisere og koordinere procedurer og papirarbejde i forbindelse med kontrol af varer ved grænserne, især af levende dyr og letfordærlige varer. Udkastet til bilag indeholder hovedsageligt forpligtelser, der har til formål at reducere den tid, det tager at passere grænsen med levende dyr og letfordærlige varer (gennem for eksempel anvendelse af "one stop"-teknologi, som gør det muligt for nabostater at foretage fælles kontrol døgnet rundt, og adskillelse af trafikstrømme, således at der kan gives fortrinsret til disse varer), forbedring af grænseovergangsstedernes funktionsmåde samt en række tekniske spørgsmål med tilknytning til gensidig anerkendelse af internationale certifikater for køretøjsinspektion og vægt.
5. At lette international samhandel og fjerne tekniske forhindringer for handelen er et af målene for den fælles handelspolitik og falder dermed ind under Fællesskabets enekompetence. De foranstaltninger, der fremgår af udkastet til bilag er i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.
6. I lyset af ovenstående foreslår Kommissionen, at Rådet vedtager vedlagte beslutning.

¹ EFT L 126 af 12.5.1984, s. 1.

² Traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, som Fællesskabet skal indtage til forslaget om at ændre den internationale konvention af 1982 om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 133 sammenholdt med artikel 300, stk. 2, andet afsnit,

under henvisning til forslag fra Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne (harmoniseringskonventionen) fra 1982, blev godkendt ved Rådets forordning (EØF) nr. 1262/84 af 10. april 1984³ og trådte i kraft i Fællesskabet den 12. september 1987.
- (2) I henhold til artikel 22 i harmoniseringskonventionen sammenholdt med bilag 7 dertil kan forvaltningskomitéen foreslå og vedtage ændringer til konventionen. Disse ændringer skal godkendes, med mindre en af de kontraherende parter gør indsigelse senest tolv måneder efter De Forenede Nationers meddelelse om den foreslåede ændring til de kontraherende parter.
- (3) Transportkomitéen under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa besluttede på sit møde i februar 1999, at harmoniseringskonventionen skulle revideres, således at den kommer til at omfatte bestemmelser, som tager sigte på at lette grænsepassagen for køretøjer.
- (4) Arbejdsgruppen vedrørende toldspørgsmål af betydning for transport under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa fremlagde derefter udkast gående ud på, at der indsættes et nyt bilag 8 til harmoniseringskonventionen til supplerende af de gældende bestemmelser.
- (5) Formålet med udkastet til bilag er at lette international samhandel ved at reducere, harmonisere og koordinere procedurer og papirarbejde i forbindelse med kontrol af varer ved grænserne, især af levende dyr og letfordærlige varer. Udkastet til bilag indeholder hovedsageligt forpligtelser, der har til formål at reducere den tid, det tager at passere grænsen med levende dyr og letfordærlige varer (gennem for eksempel anvendelse af "one stop"-teknologi, som gør det muligt for nabostater at foretage fælles kontrol døgnet rundt, og adskillelse af trafikstrømme, således at der kan gives

³ EFT L 126 af 12.5.1984, s. 1.

fortrinsret til disse varer), forbedring af grænseovergangsstedernes funktionsmåde samt en række tekniske spørgsmål med tilknytning til gensidig anerkendelse af internationale certifikater for køretøjsinspektion og vægt.

- (6) At lette international samhandel og fjerne tekniske forhindringer for handelen er et af målene for den fælles handelspolitik og falder dermed ind under Fællesskabets enekompetence.
- (7) Forvaltningskomitéen er blevet anmodet om at vedtage den foreslåede ændring på sit møde i juni 2005.
- (8) Fællesskabets holdning til den foreslåede ændring bør lægges fast -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Fællesskabets holdning i forvaltningskomitéen til vedtagelsen af det nye bilag 8 til den internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne fra 1982 bør baseres på vedlagte udkast til beslutning.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne
Formand

BILAG

Bilag 8

LETTEELSE AF PROCEDURER FOR GRÆNSEPASSAGE FOR INTERNATIONAL LANDEVEJSTRANSPORT

Artikel 1

Principper

Ved at supplere bestemmelserne i konventionen, især bestemmelserne i bilag 1, skal nærværende bilag fastlægge, hvilke foranstaltninger det er nødvendigt at implementere for at lette procedurer for grænsepassage for international landevejstransport.

Artikel 2

Lettelse af visumprocedurer for erhvervschauffører

1. De kontraherende parter bør bestræbe sig på at lette procedurerne for udstedelse af visum til erhvervschauffører, der foretager international landevejstransport, i overensstemmelse med landets bedste praksis for visumansøgere generelt, nationale indvandringsregler samt internationale forpligtelser.
2. De kontraherende parter er indforstået med regelmæssigt at udveksle oplysninger om bedste praksis med hensyn til lettelse af visumprocedurer for erhvervschauffører.

Artikel 3

Internationale landevejstransporter

1. Med henblik på at lette internationale varebevægelser giver de kontraherende parter regelmæssigt alle parter i internationale transporter harmoniserede og koordinerede oplysninger om, hvilke grænsekontrolkrav til internationale landevejstransporter der er gældende eller planlagt, samt om den faktiske situation ved grænserne.
2. De kontraherende parter bestræber sig på i videst muligt omfang og ikke kun for transit at overføre alle nødvendige kontrolprocedurer til oprindelses- og bestemmelsesstederne for varer, der transporteres ad landevej, således at trafikophobningen ved grænseovergangstederne mindskes.
3. Under henvisning til navnlig artikel 7 i denne konvention prioriteres hastende forsendelser af f.eks. levende dyr og letfordærlige varer. De kompetente tjenester ved grænseovergangsteder sørger navnlig for:
 - i) at træffe de nødvendige foranstaltninger til at mindske ventetiden for ATP-godkendte køretøjer, der transporterer letfordærlige fødevarer, og for køretøjer,

der transporterer levende dyr, fra det tidspunkt, hvor de ankommer til grænsen, til der bliver foretaget forskriftsmæssig, administrativ, toldmæssig og sanitær kontrol

- ii) at sikre, at den påkrævede forskriftsmæssige kontrol bliver foretaget så hurtigt som muligt
- iii) at de nødvendige køleanlæg på køretøjer, der transporterer letfordærlige fødevarer, i videst muligt omfang kan fungere, så længe grænsepassagen varer, med mindre den påkrævede kontrolprocedure gør dette umuligt
- iv) at samarbejde, navnlig gennem forhåndsudveksling af oplysninger, med deres kollegaer i andre kontraherende parter med henblik på at fremskynde procedurer for grænsepassage for letfordærlige varer og levende dyr, i tilfælde af at disse ladninger skal underkastes sundheds/hygienekontrol.

Artikel 4

Køretøjsinspektion

1. De kontraherende parter, som endnu ikke er parter i overenskomsten om indførelse af ensartede vilkår for periodisk syn af hjulkøretøjer og gensidig anerkendelse af syn (1997), bør bestræbe sig på i overensstemmelse med relevant national og international lovgivning at lette grænsepassagen for vejkkøretøjer ved at godkende den internationale tekniske synsattest, der er omhandlet i denne overenskomst. Den tekniske synsattest, der fremgår af overenskomsten pr. 1. januar 2002, er vist i tillæg 1 til dette bilag.
2. Med henblik på at identificere ATP-godkendte køretøjer, der transporterer letfordærlige fødevarer, kan de kontraherende parter anvende de kendingsmærker, der er anbragt på det relevante materiel, og det ATP-certifikat eller identifikationsmærke, der er omhandlet i traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport (1970).

Artikel 5

Internationalt certifikat for køretøjers vægt

1. For at fremskynde grænsepassage bør de kontraherende parter i overensstemmelse med relevant national og international lovgivning bestræbe sig på at undgå repetitive procedurer til vejning af køretøjer ved passage af grænser ved at acceptere og gensidigt anerkende det internationale certifikat for køretøjers vægt, som er vist i tillæg 2 til dette bilag. Når kontraherende parter accepterer sådanne certifikater, foretages der ikke yderligere måling af vægten, bortset fra stikprøvekontroller ved mistanke om uregelmæssigheder. De i sådanne certifikater anførte målinger af køretøjers vægt finder kun sted i oprindelseslandet for internationale transporter. Resultatet af sådanne målinger skal være behørigt afspejlet og attesteret i sådanne certifikater.
2. Hver enkelt kontraherende part, der accepterer det internationale certifikat for køretøjers vægt, sørger for, at der bliver offentliggjort en liste over alle de vejningsstationer i

landet, som er godkendt i overensstemmelse med internationale principper, samt alle ændringer heraf. Denne liste samt eventuelle ændringer heraf sendes til eksekutivsekretæren for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) til videresendelse til samtlige kontraherende parter og de internationale organisationer, der er anført i bilag 7, artikel 2, til denne konvention.

3. Mindstekravene til godkendte vejningsstationer, principperne for godkendelse og grundtrækkene i de vejningsprocedurer, der skal anvendes, fremgår af tillæg 2 til dette bilag.

Artikel 6 **Grænseovergangssteder**

For at sikre, at de påkrævede formaliteter ved grænseovergangsstederne er enkle og hurtige, sørger de kontraherende parter i videst muligt omfang for at overholde følgende mindstekrav til grænseovergangssteder, der er åbne for international godstrafik:

- i) faciliteter, som gør det muligt for nabostater at foretage fælles kontrol (one-stop-teknologi) døgnet rundt, når som helst det er begrundet i virksomhedernes behov og foreneligt med reglerne for landevejstrafik
- ii) adskillelse af trafikken for forskellige trafiktyper på begge sider af grænsen, således at der kan gives fortrinsret for køretøjer, der har gyldige internationale toldforsendelsesdokumenter (TIR, T) eller transporterer levende dyr eller letfordærlige fødevarer
- iii) særlige holdepladser, hvor der kan foretages stikprøvekontrol af ladning og køretøj
- iv) passende parkerings- og terminalfaciliteter
- v) passende sanitære installationer og forplejnings- og telekommunikationsfaciliteter for chauffører
- vi) hjælp til, at speditører kan etablere sig ved grænseovergange med de fornødne faciliteter og tilbyde tjenester til transportører på et konkurrencemæssigt grundlag.

Artikel 7 **Indberetning**

Med hensyn til artikel 1 til 6 i dette bilag foretager eksekutivsekretæren for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) hvert andet år en undersøgelse blandt de kontraherende parter af, hvilke fremskridt der er gjort for at forbedre procedurerne for grænsepassage i deres lande.

INTERNATIONAL TEKNISK SYNSATTEST

I overensstemmelse med overenskomsten om indførelse af ensartede vilkår for periodisk syn af hjulkøretøjer og gensidig anerkendelse af syn (1997), der trådte i kraft den 27. januar 2001.

1. Det er de akkrediterede tekniske inspektionscentre, der er ansvarlige for at foretage syn, for at godkende, at køretøjet er i overensstemmelse med synskravene i den eller de relevante regler til Wien-overenskomsten af 1997, og for at specificere, hvornår det næste syn senest skal finde sted, hvilket anføres i linje nr. 12.5 i den internationale tekniske synsattest, hvoraf der er vist en model nedenfor.
2. Den internationale tekniske synsattest skal indeholde de oplysninger, der er anført nedenfor. Det kan være i form af et hefte i A6-format (148x105 mm), der består af et grønt omslag og hvide sider indeni, eller et ark af grønt eller hvidt papir i A4-format (210x197), der er foldet sammen til A6-format på en sådan måde, at den sektion, der indeholder kendemærket for staten eller for De Forenede Nationer, udgør forsiden af den foldede attest.
3. Attesten skal udskrives på den udstedende kontraherende parts sprog, og rubrikkernes nummerering skal bibeholdes.
4. De periodiske synsrapporter, som benyttes i de kontraherende parter i konventionen, kan benyttes som et alternativ. En model heraf sendes til FN's generalsekretær til informering af de kontraherende parter.
5. Det er udelukkende de kompetente myndigheder, der kan indføre håndskrevne, maskinskrevne eller edb-indtastede angivelser på den internationale tekniske synsattest, og det skal være med latinske bogstaver.

INDHOLDET AF DEN INTERNATIONALE TEKNISKE SYNSATTEST

Felt til
kendemærke for
staten eller for
FN

.....

(Administrativ myndighed, der er ansvarlig for teknisk syn)

.....⁴

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE⁵

⁴ Titlen ”INTERNATIONAL TEKNISK SYNSATTEST” på landets sprog.

⁵ Titel på fransk.

INTERNATIONAL TEKNISK SYNSATTEST

1. Nummerplade (registreringsnummer)
2. Køretøjets identifikationsnummer
3. Første registrering efter produktion (stat, myndighed)⁶
4. 1. registreringsdato efter produktion
5. Synsdato

OVERENSSTEMMELSESATTEST

6. Denne attest er udstedt for det køretøj, der er identificeret under punkt 1 og 2, og som på den dato, der er anført i punkt 5, er i overensstemmelse med den eller de regler, der er vedlagt overenskomsten fra 1997 om indførelse af ensartede vilkår for periodisk syn af hjulkøretøjer og gensidig anerkendelse af syn.
7. Køretøjet skal fremstilles til næste syn efter den eller de regler, der er anført i punkt 6, senest:

Dato: (måned/år)
8. Udstedt af
9. I (Sted)
10. Dato
11. Underskrift⁷

⁶ Myndighed og stat, hvor køretøjet er registreret første gang efter at være produceret, hvis oplysningerne er tilgængelige.

⁷ Segl eller stempel for den myndighed, der udsteder attesten.

12. Efterfølgende periodiske syn⁸	
12.1.	Udfærdiget af (Bilinspektionscenter) ⁹
12.2.	(stempel)
12.3.	Dato
12.4.	Underskrift
12.5.	Næste syn skal finde sted senest: (måned/år)

⁸ Punkt 12.1 til 12.5 gentages, hvis attesten skal benyttes til efterfølgende periodiske syn.
⁹ Navn, adresse, stat for det bilinspektionscenter, der er akkrediteret af den kompetente myndighed.

Tillæg 2 til bilag 8 til konventionen

INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR KØRETØJERS VÆGT

1. Formålet med det internationale certifikat for køretøjers vægt er at lette procedurerne for grænsepassage og især undgå repetitive målinger af vægten af vejkøretøjer, der transporterer varer i de kontraherende parters område. Behørigt udfyldte certifikater, som accepteres af de kontraherende parter, accepteres af de kontraherende parters kompetente myndigheder som indeholdende gyldige vægtmålinger. De kompetente myndigheder afholder sig fra at kræve yderligere vægtmålinger, bortset fra stikprøvekontroller ved mistanke om uregelmæssigheder.
 2. Det internationale certifikat for køretøjers vægt, som skal være i overensstemmelse med den model, der er vist nedenfor i dette tillæg, udstedes og anvendes under tilsyn af en udpeget statslig myndighed i hver af de kontraherende parter (der accepterer sådanne certifikater) efter den procedure, der er beskrevet i det vedlagte certifikat.
 3. Det er fakultativt for transportvirksomheder at benytte certifikatet.
 4. De kontraherende parter, der accepterer sådanne certifikater⁴, indvilger i, at godkendte vejningsstationer sammen med transportøren/chaufføren udfylder det internationale certifikat for køretøjers vægt i overensstemmelse med følgende minimumskrav:
 - (a) Vejningsstationer skal være udstyret med certificerede vægte. De kontraherende parter, der accepterer sådanne certifikater⁵, kan til udførelse af vejningen vælge den metode og de instrumenter, som de anser for egnede. De kontraherende parter, der accepterer sådanne certifikater⁶, sikrer vejningsstationernes kompetence, f.eks. ved akkreditering eller vurdering, brug af egnede vægte, kvalificeret personale, dokumenterede kvalitetssikringssystemer og prøvningsprocedurer.
 - (b) Vejningsstationerne og deres vægte⁷ skal holdes i god stand. Vægtene⁸ skal regelmæssigt verificeres og plomberes af de relevante myndigheder, som er ansvarlige for vejning og måling. Vægtene, deres største tilladte fejl og deres brug skal være i overensstemmelse med rekommandationerne fra den Internationale Organisation for Retslig Metrologi (OIML).
 - (c) Vejningsstationer skal være udstyret med vægte, der opfylder en af følgende:
 - OIML-rekommandation R 76 "Non-automatic weighing instruments", nøjagtighedsklasse III eller bedre
 - OIML-rekommandationsforslag "Automatic instruments for weighing road vehicles in motion", nøjagtighedsklasse 0.5, 1, 2 eller bedre, dvs. med en største tilladt fejl på henholdsvis $\pm 2\%$, 1% og $0,5\%$ eller mindre.
- Der kan accepteres større målefejl, hvis akseltrykkene måles hver for sig.
5. I undtagelsestilfælde, især hvis der er mistanke om uregelmæssigheder, og efter anmodning fra transportøren/chaufføren kan de kompetente myndigheder foretage fornyet vejning af køretøjet. Hvis kontrolmyndighederne i den kontraherende part, der

accepterer sådanne certifikater, konstaterer, at en vejningsstation flere gange udfører fejlbehæftede vejninger, træffer de kompetente myndigheder i det land, vejningsstationen tilhører, de fornødne foranstaltninger til at sikre, at dette ikke gentager sig.

6. Certifikatmodellen kan overføres til et hvilket som helst af de sprog, der benyttes i de kontraherende parter, der accepterer sådanne certifikater, forudsat at der ikke ændres på certifikatets layout og rubrikkernes placering.
7. Hver kontraherende part, der accepterer det internationale certifikat for køretøjers vægt, offentliggør en liste over alle vejningsstationer i landet, som er godkendt i overensstemmelse med internationale principper, samt alle ændringer heraf. Denne liste samt eventuelle ændringer heraf sendes til eksekutivsekretæren for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) til videresendelse til samtlige kontraherende parter og de internationale organisationer, der er anført i bilag 7, artikel 2, til denne konvention⁵.
8. (Overgangsbestemmelse) Da kun ganske få vejningsstationer i dag har vægte, der kan måle på en enkelt aksel eller en akselgruppe, er de kontraherende parter, der accepterer sådanne certifikater, enige om, at det i en overgangsperiode, der løber indtil 12 måneder efter, at dette bilag er trådt i kraft, er tilstrækkeligt at angive bruttokøretøjsvægten i punkt 7.3 i det internationale certifikat for køretøjers vægt, og at dette accepteres af de kompetente nationale myndigheder.

 FORENEDE NATIONERS ØKONOMISKE KOMMISSION FOR EUROPA UNECE	INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR KØRETØJERS VÆGT (IVWC) I overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 8 - Lettelse af procedurer for grænsepassage for international landevejstransport - til den internationale konvention af 1982 om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne Gyldig ved international godsbefordring ad vej																																														
Udfyldes af transportøren/chaufføren INDEN vejning af køretøjet																																															
1. Operatør/firma (navn og adresse, inkl. land)				Tlf. nr. Fax-nr.. E-mail																																											
2. Transportaftale nr.			TIR-carnet nr. (hvis relevant)⁽²⁾																																												
3. Oplysninger om køretøjet																																															
3.1. Registreringsnummer for		Trækkende køretøj/lastbil		Sættevogn/påhængsvogn																																											
3.2. Hjulophæng på		Trækkende køretøj/lastbil ☐ Luftpude ☐ Mekanisk ☐ Andet		Sættevogn/påhængsvogn ☐ Luftpude ☐ Mekanisk ☐ Andet																																											
Udfyldes af operatøren på den godkendte vejningsstation																																															
4. Godkendte vejningsstationer (navn og adresse, inkl. land) – Vægtens nøjagtighedsklasse ⁽⁴⁾ ☐ Klasse II ☐ Klasse III og/eller ☐ <0.5 ☐ 1 ☐ 2 4.2. Dato for seneste kalibrering				5. Køretøjsvejning nr.⁽³⁾ ----- 6. Udstedelsesdato (dag, måned, år)																																											
7. Vejning af lastbil (vejningsstationens originale officielle vejebon vedhæftes dette certifikat)																																															
7.1. Køretøjets art⁽⁵⁾																																															
<table border="1"> <tr> <td>7.2. Målinger af akseltryk i kg</td> <td><i>Drivaksel</i></td> <td><i>Ikke-drivende aksel</i></td> <td><i>Enkeltaksel</i></td> <td><i>Toakslet bogie</i></td> <td><i>Treakslet bogie</i></td> </tr> <tr><td>Første aksel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Anden aksel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Tredje aksel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Fjerde aksel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Femte aksel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>Sjette aksel</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>						7.2. Målinger af akseltryk i kg	<i>Drivaksel</i>	<i>Ikke-drivende aksel</i>	<i>Enkeltaksel</i>	<i>Toakslet bogie</i>	<i>Treakslet bogie</i>	Første aksel						Anden aksel						Tredje aksel						Fjerde aksel						Femte aksel						Sjette aksel					
7.2. Målinger af akseltryk i kg	<i>Drivaksel</i>	<i>Ikke-drivende aksel</i>	<i>Enkeltaksel</i>	<i>Toakslet bogie</i>	<i>Treakslet bogie</i>																																										
Første aksel																																															
Anden aksel																																															
Tredje aksel																																															
Fjerde aksel																																															
Femte aksel																																															
Sjette aksel																																															
7.3. Målinger af akseltryk i kg		Trækkende køretøj/lastbil		Sættevogn/påhængsvogn																																											
8. Særlige forhold ved vejningen 8.1. Tank(e) forbundet til motoren Fyldningsgrad ☐ ¼ ☐ ½ ☐ ¾ ☐ 1/1 8.2. Andre tanke (f.eks. til køleanlæg) Fyldningsgrad ☐ ¼ ☐ ½ ☐ ¾ ☐ 1/1		8.3. Antal reservehjul 8.4. Antal personer i køretøjet under vejningen 8.5. Løftbar aksel ☐ Ja ☐ Nej																																													
Undertegnede erklærer at have udført den ovenfor anførte vejning på korrekt måde på en godkendt vejningsstation				Stempel																																											
Vejningsstationsoperatørens navn		Underskrift																																													

(1) F.eks. nummer på CMR-fragtbrev.

(2) I overensstemmelse med TIR-konventionen af 1975.

(3) Jf. anmærkningerne på s. 2.

(4) I overensstemmelse med OIML-rekommandation R 76 og/eller rekommandationsforslaget "Automatic instruments for weighing road vehicles in motion".

(5) Kode for køretøjsart som vist i vedlagte skitser, f.eks. A₂ eller A₂S₂.

(6) Hvis der er mere end 6 aksler, anføres dette under "Bemærkninger" på s. 2.

Udfyldes af transportøren/chaufføren EFTER vejning af køretøjet

Undertegnede erklærer, at:

- (1) vejningerne på omstående side er udført ved ovennævnte vejningsstation**
- (2) oplysningerne i (1) til (8) er korrekt udfyldt**
- (3) at der ikke er tilføjet ladning på køretøjet efter vejningen på ovennævnte vejningsstation.**

Dato

Chaufførens (-ernes) navn(e)

Underskrift(er)

Bemærkninger

Anmærkninger

Køretøjsvejningens nummer skal bestå af 3 dele adskilt af bindestreger:

- (1) Landekode (ifølge FN's konvention om vejtrafik af 1968)**
- (2) Tocifret kode for den nationale vejningsstation**
- (3) Femcifret (mindst) løbenummer for den enkelte vejning**

Eksempler: GR-01-23456 og RO-14-000510.

Dette serienummer skal være det samme, som benyttes i vejningsstationens egne registre.

INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR KØRETØJERS VÆGT (IVWC)

RETSGRUNDLAG

Det internationale certifikat for køretøjers vægt er udarbejdet i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag 8 - Lettelse af procedurer for grænsepassage for international landevejstransport - til den internationale konvention af 1982 om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne.

FORMÅL

Det internationale certifikat for køretøjers vægt er udformet med henblik på, at gentagne målinger af vægten af vej-køretøjer i international godstransport, specielt ved grænseovergange, undgås. Det er fakultativt for transportvirksomheder at benytte certifikatet.

PROCEDURE

Når en kontraherende part accepterer¹⁰ internationale certifikater for køretøjers vægt, som er behørigt udfyldt af (a) operatøren ved en godkendt vejningsstation og (b) transportøren/chaufføren(-erne), skal certifikatet accepteres og anerkendes at indeholde gyldige vejninger af de kontraherende parter kompetente myndigheder. Generelt skal de kompetente myndigheder anse oplysningerne i certifikatet for gyldige og afholde sig fra at kræve yderligere vægtmålinger. De kompetente myndigheder kan dog for at forebygge misbrug undtagelsesvis, og især, hvis der er mistanke om uregelmæssigheder, undersøge køretøjets vægt som bestemt i den nationale lovgivning.

Vejninger med henblik på udfærdigelse af dette certifikat udføres af godkendte vejningsstationer mod omkostningsbaseret betaling på begæring af de(n) transportør(er)/de(n) chauffør(er), hvis køretøj er registreret i en af de kontraherende parter, der accepterer sådanne certifikater.

I forbindelse med dette certifikat skal godkendte vejningsstationer være udstyret med vægte, der er i overensstemmelse med én af følgende:

- OIML-rekommandation R 76 "Non-automatic weighing instruments", nøjagtighedsklasse III eller bedre
- OIML-rekommandationsforslag "Automatic instruments for weighing road vehicles in motion", nøjagtighedsklasse 0.5, 1, 2 eller bedre, dvs. med en største tilladt fejl på henholdsvis $\pm 2\%$, 1% og $0,5\%$. Ændring foreslået af ekspertgruppen om det internationale certifikat for køretøjers vægt under SECI's Regional Road Transport Committee (RRTC) (Istanbul, 4.-5. december 2001) eller mindre.

Der kan accepteres større målefejl, hvis akseltrykkene måles hver for sig.

SANKTIONER

Transportør/chauffør(er) er med hensyn til afgivelse af urigtige oplysninger i det internationale certifikat for køretøjers vægt omfattet af den nationale lovgivning.

Til bestemmelse af det officielle resultat af vejningen(-erne) skal der for hvert vejesystem foretages et skøn af den mulige målefejl. Denne fejl, som består af vejeudstyrets iboende fejl og fejl, der skyldes ydre faktorer, trækkes fra den målte vægt, således at det er sikkert, at en eventuel for høj målt vægt ikke skyldes unøjagtigt udstyr og/eller en unøjagtig vejprocedure.

Derfor pålægges transportører, der benytter dette certifikat, ikke bøde, hvis vejeresultatet(-erne) i certifikatet minus den størst mulige målefejl (dvs. højst 2% eller 800 kg i tilfælde af et 40 ton køretøj) ikke overskrider den tilladte totalvægt, der er fastsat i den nationale lovgivning.

¹⁰

Ordlyden er ændret som følge af forslag om ændring af artikel 5.

BILAG til INTERNATIONALT CERTIFIKAT FOR KØRETØJERS VÆGT (IVWC) Skitser af køretøjsarter, jf. punkt 7.1 i IVWC			
Nr.	Køretøj	Køretøjsart * angiver første alternative akselkonfiguration ** angiver anden alternative akselkonfiguration	Akselafstand (m)¹ ¹ Er kun anført, hvis relevant

I. ENKELTKØRETØJER

1		A ₂	D < 4.0
2		A ₂ *	D ≥ 4.0
3		A ₃	
4		A ₄	
5		A ₃ *	
6		A ₄ *	
7		A ₅	

Nr.	Køretøj	Køretøjsart * angiver første alternative akselkonfiguration ** angiver anden alternative akselkonfiguration	Akselafstand (m)¹ ¹ Er kun anført, hvis relevant
-----	---------	--	---

II. KØRETØJSKOMBINATIONER

(sammenkoblede køretøjer, jf. konventionen om vejtrafik (1968), kapitel I, artikel 1, litra t))

1		A ₂ T ₂	
2		A ₂ T ₃	
3		A ₃ T ₂	
4		A ₃ T ₃	
5		A ₃ T ₃ [*]	
6		A ₂ C ₂	
7		A ₂ C ₃	
8		A ₃ C ₂	

Nr.	Køretøj	Køretøjsart * angiver første alternative akselkonfiguration ** angiver anden alternative akselkonfiguration	Akselafstand (m) ¹ ¹ Er kun anført, hvis relevant
9		A ₃ C ₃	
10		A ₂ C ₁	
11		A ₃ C ₁	

III. SÆTTEVOGNSTOG

1	tre- akslede		A ₂ S ₁	
2	fire- akslede (enkelt- aksler eller bogier)		A ₂ S ₂	D ≤ 2.0
			A ₂ S ₂ *	D > 2.0
			A ₃ S ₁	

Nr.	Køretøj		Køretøjsart * angiver første alternative akselkonfiguration ** angiver anden alternative akselkonfiguration	Akselafstand (m) ¹ ¹ Er kun anført, hvis relevant
3	Fem- eller seks- akslede (enkelt- aksler eller bogier)		A ₂ S ₃	
			A ₂ S ₃ *	
			A ₂ S ₃ **	
			A ₃ S ₂	D ≤ 2.0
			A ₃ S ₂ *	D > 2.0
			A ₃ S ₃	
			A ₃ S ₃ *	
			A ₃ S ₃ **	
		Uden skitse	A _n S _n	

Bilag 1

KONTRAHERENDE PARTER I TRAKTATEN OM INTERNATIONAL TRANSPORT AF LETFORDÆRVELIGE LEVNEDSMIDLER OG OM DET SPECIELLE MATERIEL, SOM SKAL BRUGES TIL SÅDAN TRANSPORT (ATP)

(1. september 1970)

Østrig
Aserbajdsjan
Belarus
Belgien
Bosnien-Hercegovina
Bulgarien
Kroatien
Den Tjekkiske Republik
Danmark
Estland
Finland
Frankrig
Georgien
Tyskland
Grækenland
Ungarn
Irland
Italien
Kasakhstan
Litauen
Luxembourg
Monaco
Marokko
Nederlandene
Norge
Polen
Portugal
Rumænien
Den Russiske Føderation
Slovakiet
Slovenien
Spanien
Sverige
Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien
Det Forenede Kongerige
USA
Usbekistan
Jugoslavien

Bilag 2

KONTRAHERENDE PARTER I OVERENSKOMSTEN OM INDFØRELSE AF ENSARTEDE VILKÅR FOR PERIODISK SYN AF HJULKØRETØJER OG GENSIDIG ANERKENDELSE AF SYN

(13. november 1997)

Estland
Finland
Ungarn
Nederlandene
Rumænien
Den Russiske Føderation