



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.6.2008  
KOM(2008) 352 endelig

2008/0114 (ACC)

Forslag til

**RÅDETS AFGØRELSE**

**om godkendelse på Fællesskabets vegne af bilag 8 til den internationale konvention om  
harmonisering af kontrol af varer ved grænserne**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### **1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET**

#### **1.1. Begrundelse og formål**

Denne afgørelse har til formål at gennemføre det nye bilag 8 til den internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne i EF-retten.

Formålet med bilaget 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. Bilaget 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 afklarer en række tekniske spørgsmål med tilknytning til gensidig anerkendelse af internationale certifikater for køretøjsinspektion og vægt.

#### **1.2. Generel baggrund**

Den internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne (harmoniseringskonventionen), som blev undertegnet i Genève den 21. oktober 1982, blev godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets forordning (EØF) nr. 1262/84 af 10. april 1984 og trådte i kraft den 12. september 1987. Konventionen har i øjeblikket 50 kontraherende parter, herunder Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater.

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. Det har dog senere vist sig at være nødvendigt, at der foretages yderligere rationaliseringer af grænseovergangsformaliteterne.

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 traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport (ATP-traktaten). Også bestemmelser, som letter visaprocedurene for erhvervschauffører, køretøjsinspektioner og gensidig anerkendelse af internationale vægtcertifikater, blev anset for at være uundværlige i harmoniseringskonventionen. 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 supplerende af de gældende bestemmelser. Bilaget blev vedtaget i oktober 2007, og, da der ikke blev gjort indsigelser, træder det i kraft den 20. maj 2008.

#### **1.3. Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Der er ingen gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører.

#### **1.4. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

De planlagte forenklinger er i overensstemmelse med den reviderede Lissabonstrategi.

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 er anført i bilaget er i overensstemmelse med EF-retten.

### **2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE**

#### **2.1. Høring af interesserede parter**

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil:

- Der er gennemført drøftelser med Den Internationale Vognmandsorganisation (IRTU).
- Der blev også gennemført drøftelser på Toldkodeksudvalgets møder og på de møder, der blev gennemført af UNECE-arbejdsgruppen for toldspørgsmål vedrørende transport og af af forvaltningsudvalget for harmoniseringskonventionen.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan disse er taget i betragtning: Positiv udtalelse.

#### **2.2. Ekspertbistand**

Der har ikke været behov for ekstern ekspertbistand.

#### **2.3. Konsekvensanalyse**

Harmoniseringskonventionens nuværende bestemmelser forbliver uændret.

Forslaget til afgørelsen gennemfører et nyt bilag til harmoniseringskonventionen i EF-retten. Dette bilag omfatter bestemmelser, som tager sigte på at lette grænsepassagen for køretøjer, der transporterer letfordærlige varer i henhold til traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport, bestemmelser vedrørende køretøjsinspektioner og gensidig anerkendelse af internationale vægtcertifikater eller bestemmelser vedrørende yderligere lettelse af visaprocedurene for erhvervschauffører.

Vedtagelsen af denne afgørelse er til fordel for transportsektoren.

### **3. FORSLAGETS RETLIGE ELEMENTER**

#### **3.1. Resumé af forslaget**

Forslaget til afgørelse godkender formelt det nye bilag 8 til harmoniseringskonventionen og gennemfører det i EF-retten.

#### **3.2. Retsgrundlag**

Artikel 133 og artikel 300, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

### **3.3. Subsidiaritetsprincippet**

Forslaget hører ind under Fællesskabets enekompetence. Subsidiaritetsprincippet finder derfor ikke anvendelse.

### **3.4. Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Det gennemfører en ændring af en international aftale, der som sådan overholder proportionalitetsprincippet. Alle ændringerne er allerede vedtaget af forvaltningsudvalget for harmoniseringskonventionen med virkning fra 20. maj 2008 og bør anvendes i alle medlemsstater.

### **3.5. Reguleringsmiddel/-form**

Foreslåede instrumenter: Afgørelse

Andre reguleringsmidler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grund: Den foreslåede afgørelse ændrer forordning (EØF) nr. 1262/84, som gennemførte harmoniseringskonventionen i EF-retten.

## **4. BUDGETMÆSSIGE VIRKNINGER**

Forslaget har ingen virkninger for Fællesskabets budget.

## **5. SUPPLERENDE OPLYSNINGER**

### **5.1. Forenkling**

Forslaget indebærer en forenkling af de administrative procedurer for offentlige myndigheder (på EU-plan og på nationalt plan) og en forenkling af de administrative procedurer for private aktører.

I henhold til den foreslåede afgørelse vil der ske jævnlig udveksling af oplysninger for at lette visaprocedurerne for erhvervschauffører eller kontrolkravene i forbindelse med grænsepassage. Det forventes, at de kontraherende parter samarbejder med deres modparter i andre kontraherende stater med henblik på at fremskynde grænsepassageprocedurerne og undgå gentagne køretøjsvejninger.

I henhold til forslaget til afgørelse indføres der nye bestemmelser til harmoniseringskonventionen, som tager sigte på at lette grænsepassagen for køretøjer, der transporterer letfordærlige varer i henhold til traktaten om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport. Herudover vil også nye bestemmelser, som letter visaprocedurerne for erhvervschauffører, køretøjsinspektioner og gensidig anerkendelse af internationale vægcertifikater finde anvendelse på grundlag af harmoniseringskonventionen.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

### om godkendelse på Fællesskabets vegne af bilag 8 til den internationale konvention 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 af 1982 blev godkendt ved Rådets forordning (EØF) nr. 1262/84<sup>1</sup>.
- (2) I henhold til artikel 22 i harmoniseringskonventionen sammenholdt med bilag 7 dertil kan forvaltningsudvalget foreslå og vedtage ændringer til konventionen. Disse ændringer skal godkendes, medmindre 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 ville komme til at omfatte bestemmelser, som sigter mod 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) Bilaget blev vedtaget af internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne i oktober 2007, og, da der ikke blev gjort indsigelser, træder det i kraft den 20. maj 2008.
- (6) Formålet med udkastet til bilag 8 til konventionen 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. Bilag 8 sigter også mod at forbedre grænseovergangsstedernes funktionsmåde samt afklarer en række tekniske spørgsmål med tilknytning til gensidig anerkendelse af internationale certifikater for køretøjsinspektion og vægt.
- (7) 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.

---

<sup>1</sup> EFT L 126 af 12.5.1984, s. 1.

- (8) Fællesskabets holdning til den foreslåede ændring af konventionen blev godkendt i juli 2005.
- (9) Ændringen af den internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne bør derfor godkendes på Fællesskabets vegne -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Bilag 8 til den internationale konvention om harmonisering af kontrol af varer ved grænserne godkendes herved på Fællesskabets vegne.

Teksten til bilaget er knyttet til denne afgørelse.

*Artikel 2*

Denne afgørelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Rådets vegne  
Formand*

**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 transporters 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 grænseovergangsstederne 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 grænseovergangssteder 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 vejkøretøjer ved at godkende den internationale tekniske synsattest, der er omhandlet i denne overenskomst. Den tekniske synsattest, der fremgår af overenskomsten pr. 1. januar 2004, 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.

Tillæg 1 til bilag 8 til konventionen  
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 hæfte 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)

.....<sup>2</sup>

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Titlen ”INTERNATIONAL TEKNISK SYNSATTEST” på landets sprog.  
<sup>3</sup> Titel på fransk.

INTERNATIONAL TEKNISK SYNSATTEST

1. Nummerplade (registreringsnummer) .....
2. Køretøjets identifikationsnummer .....
3. Første registrering efter produktion (stat, myndighed)<sup>4</sup> .....
4. Første 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. Underskrift<sup>5</sup> .....

---

<sup>4</sup> Myndighed og stat, hvor køretøjet er registreret første gang efter at være produceret, hvis oplysningerne er tilgængelige.

<sup>5</sup> Segl eller stempel for den myndighed, der udsteder attesten.

<b>12. Efterfølgende periodiske syn<sup>6</sup></b>
12.1. Udfærdiget af (Bilinspektionscenter) <sup>7</sup> .....
12.2. (stempel)
12.3. Dato .....
12.4. Underskrift .....
12.5. Næste syn skal finde sted senest: (måned/år) .....

---

<sup>6</sup> Punkt 12.1 til 12.5 gentages, hvis attesten skal benyttes til efterfølgende periodiske syn.  
<sup>7</sup> 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 parter område. Behørigt udfyldte certifikater, som accepteres af de kontraherende parter, accepteres af de kontraherende parter 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 certifikater, 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 certifikater, kan til udførelse af vejningen vælge den metode og de instrumenter, som de anser for egnede. De kontraherende parter, der accepterer sådanne certifikater, sikrer vejningsstationernes kompetence, f.eks. ved akkreditering eller vurdering, brug af egnede vægte, kvalificeret personale, dokumenterede kvalitetssikringssystemer og prøvningsprocedurer.
  - b) Vejningsstationerne og deres vægte skal holdes i god stand. Vægtene 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 konvention.
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**

<b>1. Operatør/firma (navn og adresse, inkl. land)</b>	Tlf. nr.
	Fax-nr.
	E-mail

<b>2. Transportaftale nr.<sup>(1)</sup></b>	<b>TIR-carnet nr. (hvis relevant)<sup>(2)</sup></b>
---	---

**3. Oplysninger om køretøjet**

3.1. Registreringsnummer for	Trækkende køretøj/lastbil	Sættevogn/påhængsvogn
3.2. Hjulophæng på	Trækkende køretøj/lastbil <input type="checkbox"/> Luftpude <input type="checkbox"/> Mekanisk <input type="checkbox"/> Andet	Sættevogn/påhængsvogn <input type="checkbox"/> Luftpude <input type="checkbox"/> Mekanisk <input type="checkbox"/> Andet

**Udfyldes af operatøren på den godkendte vejningsstation**

<b>4. Godkendte vejningsstationer (navn og adresse, inkl. land)</b>	<b>5. Køretøjsvejning nr.<sup>(3)</sup></b> -----
Vægtens nøjagtighedsklasse(4) <input type="checkbox"/> Klasse II ..... <input type="checkbox"/> Klasse III og/eller <input type="checkbox"/> <0.5..... <input type="checkbox"/> 1..... <input type="checkbox"/> 2	<b>6. Udstedelsesdato (dag, måned, år)</b>
4.2. Dato for seneste kalibrering	

**7. Vejning af lastbil (vejningsstationens originale officielle vejebon vedhæftes dette certifikat)**

7.1. Køretøjets art <sup>(5)</sup>					
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 <sup>(6)</sup>					

7.3. Målinger af akseltryk i kg	Trækkende køretøj/lastbil	Sættevogn/påhængsvogn	<b>Køretøjets totalvægt</b>
---------------------------------	---------------------------	-----------------------	-----------------------------

<b>8. Særlige forhold ved vejningen</b>	8.3. Antal reservehjul
8.1. Tank(e) forbundet til motoren Fyldningsgrad <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1	8.4. Antal personer i køretøjet under vejningen
8.2. Andre tanke (f.eks. til køleanlæg) Fyldningsgrad <input type="checkbox"/> ¼ <input type="checkbox"/> ½ <input type="checkbox"/> ¾ <input type="checkbox"/> 1/1	8.5. Løftbar aksel <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

**Undertegnede erklærer at have udført den ovenfor anførte vejning på korrekt måde på en godkendt vejningsstation**

Vejningsstationsoperatørens navn	Underskrift	Stempel
----------------------------------	-------------	---------

(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.: A<sub>2</sub> eller A<sub>2</sub>S<sub>2</sub>.

(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:**

- a) vejningerne på omstående side er udført ved ovennævnte vejningsstation**
- b) oplysningerne i pkt. 1) til 8) er korrekt udfyldt**
- c) 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 eller 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 vejkøretøjer i international godstransport, specielt ved grænseovergange, undgås. Det er fakultativt for transportvirksomheder at benytte certifikatet.

### PROCEDURE

Når en kontraherende part accepterer<sup>8</sup> 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  $800\text{ kg}$  i tilfælde af et  $40\text{ ton}$  køretøj) ikke overskrider den tilladte totalvægt, der er fastsat i den nationale lovgivning.








<sup>8</sup>

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) <sup>1</sup> <sup>1</sup> Er kun anført, hvis relevant
-----	---------	---	--









**I. ENKELTKØRETØJER**




1		A <sub>2</sub>	D < 4,0
2		A <sub>2</sub> *	D ≥ 4,0
3		A <sub>3</sub>	
4		A <sub>4</sub>	
5		A <sub>3</sub> *	
6		A <sub>4</sub> *	
7		A <sub>5</sub>	

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





## II. KØRETØJSKOMBINATIONER









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

1		A <sub>2</sub> T <sub>2</sub>	
2		A <sub>2</sub> T <sub>3</sub>	
3		A <sub>3</sub> T <sub>2</sub>	
4		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub>	
5		A <sub>3</sub> T <sub>3</sub> <sup>*</sup>	
6		A <sub>2</sub> C <sub>2</sub>	
7		A <sub>2</sub> C <sub>3</sub>	
8		A <sub>3</sub> C <sub>2</sub>	

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

### III. SÆTTEVOGNSTOG

1	Tre-akslede		A <sub>2</sub> S <sub>1</sub>	
2	Fire-akslede (enkelt-aksler eller bogier)		A <sub>2</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2,0
			A <sub>2</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>1</sub>	

Nr.	Køretøj	Køretøjsart * angiver første alternative akselkonfiguration ** angiver anden alternative akselkonfiguration	Akselafstand (m) <sup>1</sup> <sup>1</sup> Er kun anført, hvis relevant	
3	Fem- eller seks- akslede (enkelt- aksler eller bogier)		A <sub>2</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>2</sub> S <sub>3</sub> **	
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub>	D ≤ 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>2</sub> *	D > 2,0
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub>	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> *	
			A <sub>3</sub> S <sub>3</sub> **	
			Uden skitse	A <sub>n</sub> S <sub>n</sub>

## **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