

**BESCHLUSS (EU) 2016/1877 DES RATES****vom 17. Oktober 2016**

**zur Festlegung des gemeinsamen Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und der Arbeitsgruppe Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu vertreten ist**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70 <sup>(1)</sup> AETR erkannte der Gerichtshof an, dass das Gebiet der Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals in die ausschließliche externe Zuständigkeit der Europäischen Union fällt. Diese Zuständigkeit wurde seither in zahlreichen Unionsrechtsakten ausgeübt, insbesondere in der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup>. Da der Gegenstand des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) <sup>(4)</sup> in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, ist die Union für die Aushandlung und den Abschluss des AETR zuständig.
- (2) Von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (im Folgenden „UNECE“) wurde im Rahmen des AETR eine Sachverständigengruppe (im Folgenden „Sachverständigengruppe“) eingerichtet. Dieses Gremium ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR, einschließlich dessen Artikel 22bis, auszuarbeiten und zu unterbreiten.
- (3) Die nächste Sitzung der Sachverständigengruppe findet am 24. Oktober 2016 statt, und die nächste Sitzung des UNECE-Hauptausschusses Straßenverkehr (im Folgenden „Hauptausschuss“) am 25. Oktober 2016. Dabei beabsichtigen die Sachverständigengruppe und der Hauptausschuss, Vorschläge der Vertragsparteien des AETR (im Folgenden „Vertragsparteien“) zu prüfen, die im Falle ihrer Annahme zu einer Änderung des AETR führen können, nachdem ein Verfahren zu einer solchen Änderung eingeleitet und abgeschlossen worden ist. Dies wird die in Artikel 218 Absatz 9 AEUV genannten rechtlichen Auswirkungen haben.
- (4) Um auf dem Gebiet des Kontrollgeräts im Straßenverkehr (Fahrtenschreiber) eine gesamteuropäische Harmonisierung zu erreichen, muss ein einheitliches Beschlussfassungsverfahren geschaffen werden. In diesem Verfahren sollten die Interessen der Union und der Drittländer, die Vertragsparteien sind, Berücksichtigung finden.
- (5) Gemäß Artikel 22bis des AETR werden Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates <sup>(5)</sup> über den digitalen Fahrtenschreiber von allen Vertragsparteien des AETR automatisch, ohne förmliche Konsultation oder Abstimmung, übernommen. Die mangelnde Beteiligung der Vertragsparteien, die nicht der EU angehören, an der Ausarbeitung und Annahme technischer Spezifikationen für den digitalen Fahrtenschreiber ist eine Ursache für die Unzufriedenheit einiger dieser Vertragsparteien. In der Mitteilung der Kommission „Digitaler Fahrtenschreiber: Fahrplan für künftige Tätigkeiten“ wird anerkannt, dass dieser Mechanismus die ordnungsgemäße und

<sup>(1)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 31. März 1971, *Kommission gegen Rat*, 22/70, ECLI:EU:C:1971:32.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

<sup>(4)</sup> ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1.

<sup>(5)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8).

harmonisierte Umsetzung der den digitalen Fahrtenschreiber betreffenden Maßnahmen durch nicht der EU angehörende Vertragsparteien gefährdet. Es liegt daher im Interesse der Union, das Beschlussfassungsverfahren zum digitalen Fahrtenschreiber zu ändern und in der Sachverständigengruppe die Streichung des Artikels 22bis des AETR und die Anwendung des Verfahrens gemäß Artikel 22 Absätze 1 bis 3 des AETR auf die Änderung der technischen Spezifikationen für den digitalen Fahrtenschreiber vorzuschlagen.

- (6) Angesichts der Tatsache, dass etwaige Änderungen der Spezifikationen des digitalen Fahrtenschreibers die Grundsätze und die Funktionsweise des AETR unberührt lassen sollten, da sie lediglich regelmäßig unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklungen aktualisiert werden sollten, sollte die Zahl der Vertragsparteien, die erforderlich ist, um diese Änderungen zu verwerfen, von einem Drittel auf mindestens die Hälfte erhöht werden.
- (7) Mehrere Argumente sprechen für den Beitritt der Union zum AETR. Erstens verfügt die Union über die ausschließliche Zuständigkeit auf dem Gebiet der Arbeit des im internationalen Straßenverkehr mit Drittländern beschäftigten Fahrpersonals, wie in der Rechtssache 22/70 bestätigt wurde. Zweitens wäre durch diesen Beitritt die wirksame Vertretung der Interessen der Union im Rahmen des AETR gewährleistet. Zudem ist durch die Besonderheiten des AETR und des vorgeschlagenen Beschlussverfahrens gerechtfertigt, dass die Union Vertragspartei des AETR sein sollte.
- (8) Artikel 14 des AETR eröffnet die Möglichkeit des Beitritts nur Staaten, die Mitglied der UNECE sind, und Staaten, die zur UNECE in beratender Funktion zugelassen sind. Aus diesem Grund sollte, um den Beitritt der Union zum AETR zu ermöglichen, eine Änderung des Artikels 14 vorgeschlagen werden, wonach der Beitritt von Organisationen für die regionale Integration zum AETR möglich ist. Der Beitritt der Union zu AETR sollte keinen Präzedenzfall für künftige Beitritte der Union zu anderen internationalen Organisationen darstellen.
- (9) Sobald im AETR festgelegt ist, dass Organisationen der regionalen Integration beitreten dürfen, könnte der Rat auf Vorschlag der Kommission einen Beschluss über den Beitritt der Union zum AETR annehmen. Wird die Union eine Vertragspartei des AETR, müssten die Standpunkte, die im Namen der Union in den verschiedenen AETR-Gremien einzunehmen sind, vom Rat gemäß Artikel 218 Absatz 9 AEUV festgelegt werden. Dementsprechend müsste die Kommission dem Rat einen Vorschlag für den von der Union zu vertretenden Standpunkt vorlegen, der im Rahmen des AETR zu vertreten und zu verteidigen ist, gegebenenfalls mit dem Textentwurf, der zur Abstimmung unterbreitet werden soll.
- (10) Gemäß Artikel 10 des AETR wird ein Fahrtenschreiber, dessen Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht, als mit den Anforderungen des AETR konform erachtet. Dieser Grundsatz gilt für jede Änderung der Fahrtenschreiber-Spezifikationen, unabhängig davon, ob sie auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder eines anderen Rechtsaktes verabschiedet werden. Er gilt deshalb für die Verordnung (EU) Nr. 165/2014, durch die die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgehoben und ersetzt wurde, sowie für die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission<sup>(1)</sup> zur Festlegung der technischen Spezifikationen für die neuen intelligenten Fahrtenschreiber. Aus diesen Gründen sollte Artikel 10 des AETR dahin gehend geändert werden, dass auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission, die ab dem 15. Juni 2019 gelten, Bezug genommen wird.
- (11) Außerdem sollte ein neuer Anhang in das AETR aufgenommen werden, der die Bestimmungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 und sonstiger späterer Anpassungen an den technischen Fortschritt enthält.
- (12) Der Bauartgenehmigungsbogen für digitale Fahrtenschreiber gemäß Anlage 2 zum Anhang des AETR sollte so geändert werden, dass er auch für die Genehmigung von intelligenten Fahrtenschreibern und ihren Komponenten verwendet werden kann.
- (13) Es ist daher angemessen, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe und im Hauptausschuss zu vertreten ist —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

- (1) Der Standpunkt, der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr zu vertreten ist, ist in der Anlage zu diesem Beschluss festgelegt und wird von den Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des AETR sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, vertreten.

<sup>(1)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtenschreibern und ihren Komponenten (ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1).

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Sachverständigengruppe die vorgeschlagenen Änderungen mit.
- (3) Formale und geringfügige Änderungen des in Absatz 1 genannten Standpunkts können ohne Änderung dieses Standpunkts vereinbart werden.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 17. Oktober 2016.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

L. SÓLYMOS

\_\_\_\_\_

## ANHANG I

**Änderung des Artikels 22 und Streichung des Artikels 22bis**

(1) Artikel 22 wird wie folgt geändert:

a) Artikel 22 Absätze 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Anlagen 1, 1B, 1C und 2 des Anhangs zu diesem Übereinkommen können entsprechend dem in diesem Artikel festgelegten Verfahren geändert werden.“

(2) Auf Antrag einer Vertragspartei werden die vorgeschlagenen Änderungen der Anlagen 1, 1B, 1C oder 2 des Anhangs zu diesem Übereinkommen vom Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa geprüft.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Die Änderung ist angenommen, wenn innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten nach dieser Mitteilung nicht mehr als die Hälfte der zuständigen Behörden der Vertragsparteien dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen diese Änderung bekannt geben.“

c) Folgender neuer Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Falls ein Änderungsvorschlag zu Anlage 1B oder Anlage 1C dieses Übereinkommens die Änderung anderer Bestimmungen des Übereinkommens erfordert, können die Änderungen der Anlage 1B oder 1C nicht in Kraft treten, bevor diese anderen Bestimmungen gemäß Artikel 21 geändert wurden. Werden in diesem Fall Änderungen der Anlage 1B oder 1C und Änderungen anderer Bestimmungen des Übereinkommens gleichzeitig vorgeschlagen, ist der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens der Zeitpunkt, der sich aus der Anwendung des Verfahrens nach Artikel 21 ergibt.“

(2) Artikel 22bis wird gestrichen.

## ANHANG II

**Änderung des Artikels 14**

Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Dieses Übereinkommen liegt auch zur Unterzeichnung durch Organisationen der regionalen Integration auf. Für die Zwecke dieses Übereinkommens ist eine ‚Organisation der regionalen Integration‘ jede von souveränen Staaten einer Region gebildete Organisation, die für bestimmte durch dieses Übereinkommen geregelte Fragen zuständig und ordnungsgemäß ermächtigt ist, dieses Übereinkommen zu unterzeichnen, zu ratifizieren, anzunehmen, zu genehmigen oder ihm beizutreten.“

Für die Zwecke der Änderung der Anlagen 1, 1B, 1C, 2 und 3 gibt der Vertreter einer Organisation der regionalen Integration, die Vertragspartei des Übereinkommens ist, die Stimmen für die Mitgliedstaaten dieser Organisation ab, ohne dass deren Anwesenheit bei der Abstimmung erforderlich ist.“

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Für jeden Staat oder jede Organisation der regionalen Integration, der/die dieses Übereinkommen nach der in Absatz 4 genannten Hinterlegung der achten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt dieses Übereinkommen am hundertachtzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner/ihrer eigenen Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.“

## ANHANG III

**Änderung des Artikels 10**

Artikel 10 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Bei Fahrzeugen, die bis zum 14. Juni 2019 erstmals zugelassen werden, wird ein Kontrollgerät, das hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 und Anlage 1B dieses Übereinkommens entspricht, so betrachtet, als erfülle es die Bestimmungen dieses Übereinkommens.

Bei Fahrzeugen, die ab dem 15. Juni 2019 erstmals zugelassen werden, wird ein Kontrollgerät, das hinsichtlich Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Rates vom 4. Februar 2014 und Anlage 1C dieses Übereinkommens entspricht, so betrachtet, als erfülle es die Bestimmungen dieses Übereinkommens.“

---

## ANHANG IV

## Anlage 1C

Anhang IC der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission wird im Anhang des AETR als Anlage 1C eingefügt.

---

## ANHANG V

**Bauart-/Typgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B/1C erfüllen**

Kapitel III der Anlage 2 „III. Bauartgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B erfüllen“ erhält folgende Fassung:

**„III. Bauart-/Typgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B/1C <sup>(1)</sup> erfüllen**

Die Vertragspartei, die eine Bauartgenehmigung/Typgenehmigung erteilt hat, stellt dem Antragsteller einen Bauart-/Typgenehmigungsbogen nach folgendem Muster aus. Für die Bekanntgabe der erteilten Bauartgenehmigung/Typgenehmigung oder eines etwaigen Entzugs verwendet jede Vertragspartei Durchschriften dieses Dokuments.

**Bauart-/Typgenehmigungsbogen für Produkte, die die Anforderungen von Anlage 1B/1C <sup>(1)</sup> erfüllen**

Name der zuständigen Behörde

Mitteilung betreffend <sup>(2)</sup>:

Bauartgenehmigung/Typgenehmigung

Entzug der Bauartgenehmigung/Typgenehmigung für

das Muster eines Kontrollgeräts

eine Kontrollgerätkomponente <sup>(3)</sup>

eine Fahrerkarte

eine Werkstattkarte

eine Unternehmenskarte

eine Kontrollkarte

Nummer der Bauartgenehmigung/  
Typgenehmigung .....

- (1) Hersteller- oder Handelsmarke
- (2) Modellbezeichnung
- (3) Name des Herstellers
- (4) Anschrift des Herstellers
- (5) Zur Bauartgenehmigung/Typgenehmigung vorgelegt am
- (6) Prüfstelle(n)
- (7) Datum und Nr. des Prüfprotokolls
- (8) Datum der Bauartgenehmigung/Typgenehmigung
- (9) Datum des Entzugs der Bauartgenehmigung/Typgenehmigung
- (10) Muster der Kontrollgerätkomponente(n), für die die Komponente bestimmt ist
- (11) Ort
- (12) Datum

(13) Anlagen (Beschreibungen usw.)

(14) Bemerkungen (ggf. auch zur Position von Plomben)

.....  
(Unterschrift)

<sup>(1)</sup> Anlage 1B oder 1C angeben.

<sup>(2)</sup> Zutreffendes ankreuzen.

<sup>(3)</sup> Betreffende Komponente angeben.“

\_\_\_\_\_