

# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS (EU) 2021/366 DES RATES

vom 22. Februar 2021

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

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) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) <sup>(1)</sup> ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten. Es wurde zuletzt am 20. September 2010 geändert.
- (2) Gemäß Artikel 21 AETR kann jede Vertragspartei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen Änderungsvorschläge zum AETR unterbreiten. Bevor die Vorschläge dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vorgelegt werden, werden sie zunächst im Hauptausschuss Straßenverkehr („SC.1“) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) erörtert.
- (3) Eine Sachverständigengruppe zum AETR wurde durch den UNECE im Rahmen des AETR eingerichtet. Dieses Gremium ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten und dem Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu unterbreiten.
- (4) Die Sachverständigengruppe zum AETR wird auf ihrer geplanten 25. Sitzung im Februar 2021 und der Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE auf seiner geplanten 116. Sitzung im Oktober 2021 die Änderungen des AETR im Hinblick auf die Annahme des intelligenten Fahrtenschreibers erörtern.
- (5) Gemäß Artikel 22bis AETR werden Änderungen des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates <sup>(2)</sup> betreffend den digitalen Fahrtenschreiber von allen Vertragsparteien des AETR automatisch, ohne förmliche Konsultation oder Abstimmung, übernommen. Die mangelnde Beteiligung der Vertragsparteien des AETR an der Ausarbeitung und Annahme technischer Spezifikationen für den digitalen Fahrtenschreiber ist ein Grund für Unzufriedenheit bei einigen dieser Vertragsparteien. In ihrer Mitteilung vom 19. Juli 2011 mit dem Titel „Digitaler Fahrtenschreiber: Fahrplan für künftige Tätigkeiten“ erkennt die Kommission an, dass dieser Mechanismus die ordnungsgemäße und harmonisierte Umsetzung der den digitalen Fahrtenschreiber betreffenden Maßnahmen durch nicht der Union angehörende Vertragsparteien gefährdet.
- (6) Es liegt im Interesse der Union, den Entscheidungsprozess im Rahmen des AETR in Bezug auf Kontrollgeräte, einschließlich digitaler Fahrtenschreiber, zu ändern, dass das Verfahren nach Artikel 22 Absätze 1, 2 und 3 AETR für die Aufnahme der technischen Spezifikationen des intelligenten Fahrtenschreibers in das AETR anwendbar ist und dass Artikel 22bis AETR im Hinblick auf mögliche künftige Änderungen der Anforderungen an vorherige Versionen des Fahrtenschreibers weiterhin in Kraft bleibt.

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

<sup>(2)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (AbI. L 370 vom 31.12.1985, S. 8).

- (7) Gemäß Artikel 10 AETR wird ein Fahrtschreiber, der in Bezug auf Bauart, Einbau, Benutzung und Prüfung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht, so betrachtet, als erfülle er die Bestimmungen des AETR. Artikel 10 AETR sollte geändert werden, um eine Bezugnahme auf die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtschreiber aufzunehmen, der ab dem Tag des Inkrafttretens der Anlage 1C des Anhangs zum AETR als mit den Anforderungen des AETR konform erachtet werden sollte.
- (8) Artikel 13 AETR, der die Übergangsbestimmungen betrifft, sollte dahin gehend geändert werden, dass das genaue Datum für die Umsetzung der Bestimmungen über den intelligenten Fahrtschreiber durch die Vertragsparteien festgelegt wird.
- (9) Artikel 14 AETR eröffnet die Möglichkeit des Beitritts nur Staaten, die Mitglied der UNECE sind, und Staaten, die zur UNECE in beratender Funktion zugelassen sind.
- (10) Mehrere Argumente sprechen dafür, den Beitritt der Union zum AETR zu erlauben. Erstens verfügt die Union über die ausschließliche Zuständigkeit auf dem Gebiet der Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals, wie durch den Europäischen Gerichtshof in der Rechtssache 22/70 <sup>(3)</sup> bestätigt wurde. Zweitens wäre durch den Beitritt der Union zum AETR die wirksame Vertretung der Interessen der Union im Rahmen des AETR gewährleistet. Zudem ist es durch die Besonderheiten des AETR und des vorgeschlagenen Beschlussverfahrens sachgerecht, dass die Union Vertragspartei des AETR sein wird. Um den Beitritt der Union zum AETR zu ermöglichen, sollte Artikel 14 AETR geändert werden, um Organisationen für die regionale Integration den Beitritt zum AETR zu ermöglichen.
- (11) Die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtschreiber, die als Anlage 1C des Anhangs zum AETR aufgenommen werden sollen, sollten auf der Grundlage der Spezifikationen entwickelt werden, die der Sachverständigengruppe zum AETR im Namen der Union am 8. April 2020 vorgelegt wurden, sowie auf der Grundlage der Spezifikationen, die die Kommission 2021 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(4)</sup> annehmen wird.
- (12) Das Formular des Bauartgenehmigungsbogens gemäß Anlage 2 Kapitel III des Anhangs zum AETR sollte so geändert werden, dass es auch für die Genehmigung von intelligenten Fahrtschreibern und ihren Komponenten verwendet werden kann.
- (13) Es ist angezeigt, den im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR und im Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da der AETR dahin gehend geändert werden sollte, um eine europaweite Harmonisierung im Bereich des Kontrollgeräts im Straßenverkehr (Fahrtschreiber) zu erreichen und diese Änderungen rechtswirksam im Sinne des Artikels 218 Absatz 9 AEUV sein werden.
- (14) Da die Union nicht Vertragspartei des AETR ist und ihr Status es ihr nicht erlaubt, die vorgeschlagenen Änderungen zu übermitteln, sollten die Mitgliedstaaten im Namen und im Interesse der Union die vorgeschlagenen Änderungen der AETR-Sachverständigengruppe im Geiste der loyalen Zusammenarbeit übermitteln, um die Verwirklichung der Ziele der Union zu fördern.
- (15) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglied der Sachverständigengruppe zum AETR und des Hauptausschusses Straßenverkehr der UNECE sind, einvernehmlich vertreten werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 25. Sitzung der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und auf der 116. Sitzung des Hauptausschusses Straßenverkehr der UNECE einzunehmen ist, muss mit den vorgeschlagenen Änderungen zum AETR im Einklang stehen <sup>(5)</sup>.

<sup>(3)</sup> ECLI:EU:C:1971:32.

<sup>(4)</sup> Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber 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>(5)</sup> Siehe Dokument ST 5700/21 unter <http://register.consilium.europa.eu>

Formale und geringfügige Änderungen des in Absatz 1 genannten Standpunkts können ohne einen weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

*Artikel 2*

- (1) Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglied der Sachverständigengruppe des AETR und des Hauptausschusses Straßenverkehr der UNECE sind, gemeinsam vertreten.
- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Sachverständigengruppe zum AETR die vorgeschlagenen Änderungen mit.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 22. Februar 2021.

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
J. BORRELL FONTELLES

---