EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 12.10.2012
COM(2012) 589 final

2012/0284 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Evolutie van de regels van de EU en de AETR

In de Europese overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanning van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (European Road Transport Agreement, ERTA; Accord Européen sur les Transports Routiers, AETR) zijn regels vastgesteld inzake rij- en rusttijden voor professionele bestuurders. Deze multilaterale overeenkomst is tot stand gekomen onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE). Ze vormde de inspiratie voor soortgelijke regels in de Europese Unie, namelijk Verordening (EG) nr. 561/2006[1] inzake rij- en rusttijden en Verordening (EEG) nr. 3821/85[2] inzake de tachograaf, d.w.z. het registreerapparaat dat wordt gebruikt om de naleving van de regels inzake rij- en rusttijden te controleren. De 27 EU-lidstaten en 24 Europese en Centraal-Aziatische landen zijn momenteel partij bij deze overeenkomst.

In 2006 heeft de EU de digitale tachograaf verplicht gesteld voor de controle van de rij- en rusttijden ter vervanging van de analoge tachograaf, die sinds 1985 werd gebruikt. Vervolgens zijn ook de partijen bij de AETR-overeenkomst overeengekomen om de digitale tachograaf vanaf 2011 verplicht te stellen in hun voertuigen die voor internationaal vervoer worden gebruikt. Zij zijn overeengekomen een nieuw artikel 22 bis in te voegen in de AETR-overeenkomst. In dit artikel is bepaald dat de specificaties van de tachograaf, waarover de EU ten tijde van de wijziging van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 unilateraal overeenstemming had bereikt zonder voorafgaande raadpleging van niet-EU-partijen, automatisch worden uitgebreid tot alle partijen bij de AETR-overeenkomst.

Op 19 juli 2011 heeft de Commissie een voorstel gedaan om Verordening (EEG) nr. 3821/85 inzake de tachograaf te wijzigen. Op 3 juli 2012 heeft het Europees Parlement zijn advies over dit voorstel uitgebracht. Op 27 juni heeft de Raad overeenstemming bereikt over een algemene aanpak, met het oog op een standpunt in eerste lezing. De gewijzigde verordening voorziet in technologische verbeteringen die belangrijke gevolgen hebben voor de specificaties van de digitale tachograaf. In deze context heeft de Raad een overweging ingevoegd waarin bepaald is dat de Commissie binnen de UNECE passende stappen zal ondernemen om te zorgen voor de nodige samenhang tussen Verordening (EEG) nr. 3821/85 en de AETR-overeenkomst. In de mededeling van de Commissie "Digitale tachograaf: stappenplan voor toekomstige activiteiten"[3] wordt er eveneens op gewezen dat de AETR-overeenkomst moet worden aangepast aan de laatste ontwikkelingen op het gebied van de tachograaf.

---

1 Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

2 Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.

3 COM(2011) 454 definitief.

Klachten van partijen bij de AETR-overeenkomst die geen lidstaat van de EU zijn

In 2009 heeft de Commissie Verordening (EU) nr. 1266/2009[4] vastgesteld, waarmee onder meer het zogenaamde "één minuut probleem"[5] is opgelost (sinds 1 oktober 2011) en een nieuwe tweede bewegingssensor wordt ingevoerd (vanaf 1 oktober 2012). Alle tachografen die na deze datums in voertuigen worden geïnstalleerd, moeten aan de nieuwe technische eisen voldoen. Krachtens artikel 22 bis gelden deze nieuwe verplichtingen ook automatisch voor de partijen bij de AETR-overeenkomst die geen lidstaat van de EU zijn.

Naar aanleiding van deze ontwikkelingen in de EU hebben de Russische Federatie, Belarus, Oekraïne en Turkije steeds vaker hun ongenoegen laten blijken over de automatische werking van het mechanisme van artikel 22 bis, dat zij als onevenwichtig beschouwen en ongeschikt achten om een geharmoniseerde tenuitvoerlegging van de digitale tachograaf te garanderen. In 2011 hebben deze landen het bevoegde orgaan van de UNECE, de werkgroep inzake wegvervoer (SC.1), verzocht zich formeel over deze kwestie te buigen. Naar aanleiding van dit verzoek heeft SC.1 in september 2011 besloten een deskundigengroep inzake de AETR op te richten om de huidige situatie van de AETR te bespreken en voorstellen tot wijziging van de overeenkomst te doen.

De EU moet een gezamenlijk standpunt innemen met betrekking tot de AETR

De AETR-deskundigengroep is twee keer bijeengekomen, op 2 maart en 6 juni 2012. Tijdens deze vergaderingen hebben de niet-EU-partijen bevestigd dat zij bereid zijn een aanvaardbare oplossing te zoeken zodat zij inspraak krijgen in het besluitvormingsproces; zij hebben concrete voorstellen daartoe gedaan:

(a) Ten eerste heeft de Russische Federatie een voorstel voor een nieuw artikel 22 bis gedaan, waarbij het huidige mechanisme voor de omzetting van het EU-acquis in de AETR-overeenkomst wordt vervangen door een besluitvormingsproces waarbij alle partijen bij de AETR-overeenkomst worden betrokken. Er zou een administratief comité worden opgericht, bestaande uit alle partijen bij de overeenkomst, dat bevoegd wordt voor het vaststellen van de specificaties van de digitale tachograaf. Elke partij bij de overeenkomst zou één stem krijgen en de beslissingen zouden bij eenvoudige meerderheid van de aanwezige stemmen worden genomen. Een quorum van de helft van de partijen bij de overeenkomst moet worden bereikt.

(b) Turkije heeft de EU verzocht TACHOnet toegankelijk te maken door middel van een technische oplossing die tegemoet komt aan de behoeften van alle partijen op het gebied van privacy en kosten. Er zij op gewezen dat verbindingen met TACHOnet momenteel op vrijwillige basis gebeuren door middel van sui generis-oplossingen, maar de meest gebruikte oplossing is de indirecte verbinding via het sTesta-toegangspunt van een EU-lidstaat (alleen Kroatië en de Voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië verbinden zich rechtstreeks via sTesta).

---

4 Verordening (EU) nr. 1266/2009 van de Commissie van 16 december 2009 betreffende de tiende aanpassing aan de vooruitgang van de techniek van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer, PB L 339 van 22.12.2009, blz. 3.

5 Het afronden op 60 seconden bij het registreren van rijtijden in het geval van frequente korte stops.

(c) Oekraïne en Turkije hebben gevraagd of de EU zou kunnen toetreden tot de AETR, gezien de centrale rol die de EU speelt in de ontwikkeling van de tachograaf. Dit zou op eenvoudige wijze garanderen dat de EU-wetgeving ten allen tijde in overeenstemming is met de AETR-ontwikkelingen.

Voorts werd voorgesteld het toekomstige administratieve comité niet alleen bevoegd te maken voor de vaststelling van de technische specificaties van de digitale tachograaf, maar ook voor wijzigingen van de sociale regels die binnen het toepassingsgebied van de AETR-overeenkomst vallen. De Commissie is evenwel van mening dat dit idee buiten het bestek van de huidige besprekingen valt en momenteel niet gerechtvaardigd is; zij is dan ook niet voornemens er gevolg aan te geven.

De volgende vergaderingen van de deskundigengroep zijn gepland op 25 oktober en 3 december 2012. Daar zal van de EU worden verwacht dat ze een duidelijk en vastberaden standpunt inneemt, zodat de deskundigengroep zijn werkzaamheden kan afronden. Gezien het belang en het toepassingsgebied van de gedane voorstellen en aangezien de punten waarop de AETR-overeenkomst betrekking heeft onder de exclusieve bevoegdheid van de EU vallen, zal eenvoudige coördinatie ter plaatse niet volstaan, maar is een formeel gecoördineerd standpunt op EU-niveau noodzakelijk.

2. VOORGESTELDE WIJZIGINGEN VAN DE AETR

Gezien het voorgaande kan worden overwogen het huidige mechanisme van artikel 22 bis te behouden en de lopende besprekingen binnen de AETR-deskundigengroep te blokkeren. In werkelijkheid is dit echter geen optie. In een dergelijk scenario zouden de sociale voorschriften en de regels voor het gebruik van de tachograaf niet meer correct worden gehandhaafd door de partijen bij de AETR-overeenkomst die geen lid zijn van de EU. Rusland, Belarus en Oekraïne hebben al verklaringen in die zin afgelegd. Zij hebben ervoor gewaarschuwd dat ze zich in dat geval niet langer verplicht zullen voelen om gebruik te maken van een apparaat waarvan de technische kenmerken buiten hun controle vallen.

Er zij op gewezen dat gemiddeld ongeveer 8 % van het internationale vervoer door in de EU geregistreerde vervoerders plaatsvindt van of naar derde landen, voor het merendeel AETR-landen. In sommige lidstaten bedraagt het aandeel van het vervoer met AETR-landen die niet tot de EU behoren meer dan 30 %. Bovendien is de EU een netto-exporteur van afgewerkte goederen naar AETR-partnerlanden; de meerderheid van deze goederen wordt uitgevoerd door EU-vervoerders. Een dispuut tussen de EU en de AETR-partners zou dan ook nadelig zijn voor de sector van het wegvervoer in de EU.

Recente ontwikkelingen in Rusland hebben nog voor extra complicaties gezorgd. De Russische vrachtwagenvloot die potentieel onder de Europese sociale regels kan vallen, wordt geraamd op 4 tot 5 miljoen voertuigen. Momenteel wordt slechts een klein percentage daarvan ingezet voor internationaal vervoer dat onder het toepassingsgebied van de AETR-overeenkomst valt en zijn alleen deze voertuigen uitgerust met een tachograaf. Deze situatie zal echter veranderen omdat Rusland in 2012 heeft besloten de tachograaf ook voor nationaal vervoer verplicht te stellen. Het is dan ook waarschijnlijk dat Rusland steeds meer geneigd zal zijn zijn eigen tachograaf te gebruiken voor vervoer naar de EU.

Het lijkt dan ook ontegensprekelijk in het belang van de EU te zijn om de huidige tachograafregeling te herzien. Gezien het voorgaande stelt de Commissie voor dat de EU een standpunt over de volgende wijzigingen van de AETR-overeenkomst inneemt in de AETR-deskundigengroep.

a. Wijziging van art. 22 bis

Een wijziging van art. 22 bis zou leiden tot de oprichting van een administratief comité in Genève, onder de auspiciën van de UNECE. Dit zou de AETR-landen die geen lid zijn van de EU in staat stellen om via het administratief comité invloed uit te oefenen op aanpassingen van de tachograaf aan de technische vooruitgang. Dit nieuwe AETR-comité zou zijn beslissingen met eenvoudige of gekwalificeerde meerderheid nemen.

In dit scenario zouden problemen ontstaan met de coherentie tussen de specificaties die worden vastgesteld door het administratief comité in Genève en die welke worden vastgesteld door de Commissie na advies van het bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 opgerichte comité inzake aanpassing aan de technische vooruitgang. De mogelijke incoherentie zou de bevoegdheden aantasten van het bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 opgerichte comité en zou in de lidstaten en in de EU extra coördinatie-inspanningen vergen om het standpunt vast te stellen dat in de UNECE-organen dient te worden ingenomen, aangezien de Commissie haar standpunt niet officieel kan bekendmaken. Als de EU partij zou worden bij de AETR-overeenkomst zou de Europese Commissie het gecoördineerde standpunt van de Unie kunnen vertolken.

Een wijziging van art. 22 bis vergt ook een strikte stemregeling binnen het nieuwe AETR-comité. Anders is het mogelijk dat tijdens een vergadering van dit comité onvoldoende lidstaten aanwezig zijn om ongewenste wijzigingsvoorstellen van niet-EU-partijen tegen te houden, ondanks interne coördinatie in de EU.

Tijdens de eerste vergadering van deskundigengroep heeft de Russische Federatie voorgesteld de beslissingen ten nemen bij eenvoudige meerderheid van de stemgerechtigde aanwezigen, met een quorum van de helft van de huidige 51 partijen bij de AETR-overeenkomst. In de praktijk betekent dit dat een beslissing wordt goedgekeurd als minstens 26 partijen aanwezig zijn en minstens 14 ja-stemmen worden uitgebracht. Tijdens de vergaderingen over AETR-kwesties zijn meestal echter maar 6 of 7 EU-lidstaten aanwezig. De belangrijkste niet-EU-partijen (Rusland, Turkije, Oekraïne) zijn daarentegen altijd aanwezig en hebben in het verleden al bewezen dat zij, indien nodig, gemakkelijk andere partijen uit het GOS of Centraal-Aziatische landen (bijv. Belarus, Kazachstan) kunnen mobiliseren.

b. Wijziging van art. 14 om de toetreding van de EU tot de AETR-overeenkomst mogelijk te maken

Gezien het voorgaande moet de toetreding van de EU tot de AETR-overeenkomst worden overwogen. Door toe te treden zou de EU haar dominante positie bij het vaststellen van de specificaties van de tachograaf kunnen behouden. Dit zou garanderen dat de EU-wetgeving en de AETR-voorschriften zich op geharmoniseerde wijze ontwikkelen aangezien de regels die in Genève worden vastgesteld rechtstreeks toepasselijk zouden zijn in de EU, na bekendmaking in het Publicatieblad. Dit zou de twijfel wegnemen bij de lidstaten over welke tachograafregels voorrang hebben, die van de AETR of die van de EU.

Om de toetreding van organisaties voor regionale integratie mogelijk te maken, zou artikel 14 van de AETR-overeenkomst moeten worden gewijzigd. De toetreding zelf gebeurt in een tweede fase bij besluit van de Raad, op voorstel van de Commissie.

Het is belangrijk eraan te herinneren dat in het kader van de AETR-overeenkomst vervoer tussen EU-lidstaten als nationaal vervoer wordt beschouwd (de AETR-overeenkomst is alleen van toepassing op internationaal vervoer). Dit is altijd al het standpunt van de EU en haar lidstaten geweest. Toen in de jaren 70 de toenmalige lidstaten van de Gemeenschappen

toetraden tot de AETR-overeenkomst, hebben zij een voorbehoud gemaakt dat dit beginsel bevestigde. Het beginsel blijft van toepassing ondanks het feit dat sommige lidstaten reeds partij bij de AETR-overeenkomst waren vóór ze zijn toegetreden tot de EU, en dus niet het bovenvermelde voorbehoud hebben gemaakt. Als de EU partij wordt bij de AETR-overeenkomst dient zij derhalve een soortgelijk voorbehoud te maken dat haar in staat stelt haar eigen digitale tachograaf verder te ontwikkelen voor gebruik in het vervoer binnen de EU.

Dit betekent dat de stemregels in het administratief comité van die aard moeten zijn dat de EU een invloedrijke rol kan spelen, bijvoorbeeld door een gekwalificeerde meerderheid van tweederde van de stemgerechtigde aanwezigen (waarbij de EU in blok de stemmen uitbrengt van de huidige 27 partijen, op 51 mogelijke aanwezigen). Een quorum van de helft van de partijen bij de overeenkomst moet worden bereikt. De EU zou haar standpunt coördineren op basis van een voorstel van de Commissie; daarbij zou gebruik worden gemaakt van de procedure van artikel 218, lid 9, van het VWEU, dat de Raad machtigt om het standpunt van de Unie in een bij een overeenkomst opgericht orgaan vast te stellen.

Er zij op gewezen dat deze optie een weerspiegeling is van gevestigde praktijken in internationale technische overeenkomsten. De voorgenomen procedure is bijvoorbeeld identiek aan die van de zogenaamde "herziene overeenkomst van 1958" inzake de typegoedkeuring van voertuigen[6].

De geplande toetreding van de Unie zou in overeenstemming zijn met de zogenaamde "AETR-jurisprudentie" van het Hof van Justitie. In het bekende arrest van 1971[7] heeft het Hof geoordeeld dat het werkgebied van bemanningen van voertuigen voor internationaal wegvervoer met derde landen een exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap is, en het beginsel van gelijklopendheid tussen interne en externe bevoegdheden vastgesteld[8]. Krachtens artikel 3, lid 2, van het VWEU heeft de EU exclusieve externe bevoegdheid voor de thema's die in de AETR-overeenkomst worden behandeld omdat de AETR-overeenkomst betrekking heeft op gemeenschappelijke regels die al lang geleden door de Europese Unie zijn vastgesteld. Dit is ook uiteengezet in de AETR-jurisprudentie van het Europees Hof van Justitie. Een aanvullend argument is dat in overweging 10 van Verordening (EG) nr. 561/2006 is bepaald dat - daar de inhoud van de AETR onder het toepassingsgebied van deze

---

6 Overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen – Herziening 2 – Inclusief de wijzigingen die op 16 oktober 1995 van kracht zijn geworden, PB L 346 van 17.12.1997, blz. 81–94.

7 Arrest van het Hof van Justitie in zaak 22/70, AETR (31 maart 1971).

8 Het Hof heeft met name geoordeeld "dat bij een vergelijking dezer bepalingen blijkt dat, naarmate communautaire regels worden vastgesteld om de doelstellingen van het Verdrag te verwezenlijken, de lidstaten buiten het kader van de gemeenschappelijke instellingen geen verbintenissen mogen aangaan, welke genoemde regels zouden kunnen aantasten of aan de betekenis hiervan zouden kunnen afdoen" en "dat deze communautaire bevoegdheid de mogelijkheid van een daarmee samenlopende bevoegdheid van de lidstaten uitsluit, daar elk initiatief buiten het kader van de gemeenschappelijke instellingen onverenigbaar is met de eenheid van de gemeenschappelijke markt en de uniforme toepassing van het gemeenschapsrecht."

verordening valt - de bevoegdheid tot het onderhandelen over en de sluiting van de betrokken overeenkomst bij de Europese Unie berust[9].

Bovendien is in artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 2829/77 van de Raad van 12 december 1977 met betrekking tot de inwerkingtreding van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR)[10] bepaald dat "de uit hoofde van artikel 2, lid 2, van de AETR met derde landen te sluiten overeenkomsten […] door de Gemeenschap [worden] gesloten. Op voorstel van de Commissie stelt de Raad de in artikel 3, lid 2, van de AETR bedoelde maatregelen vast".

c. Nieuw artikel 10 bis – Onderlinge koppeling van nationale registers van bestuurderskaarten

Overeenkomstig voorschrift 268a van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85, dat is ingevoerd bij Verordening (EU) nr. 1266/2009 van de Commissie, moeten de lidstaten elektronisch gegevens uitwisselen om ervoor te zorgen dat de bestuurderskaart die zij afgeven, uniek is. Krachtens artikel 22 bis geldt deze verplichting ook voor partijen bij de AETR-overeenkomst die geen lid zijn van de EU.

Om de naleving van dit voorschrift op EU-niveau te vergemakkelijken, heeft de Commissie TACHOnet ontwikkeld en met succes uitgerold. Deze it-toepassing maakt het mogelijk de nationale registers van bestuurderskaarten onderling aan elkaar te koppelen, zodat in heel Europa kan worden nagegaan of de kaarten uniek zijn, teneinde fraude te voorkomen. De rechtsgrondslag voor TACHOnet is momenteel een aanbeveling van de Commissie[11], die zal worden vervangen door een specifieke bepaling in het kader van de wijziging van Verordening (EEG) nr. 3821/85, welke momenteel wordt besproken in het Europees Parlement en de Raad.

Van de voorgestelde wijziging van de AETR-overeenkomst moet gebruik worden gemaakt om een nieuw artikel (artikel 10 bis) in te voegen dat de verplichting van voorschrift 268a transparanter maakt en bevestigt dat de elektronische uitwisseling van gegevens over bestuurderskaarten tussen de overeenkomstsluitende partijen verplicht is. Dit zou een praktijk die al bestaat in diverse AETR-partijen van buiten de EU, namelijk vrijwillig toetreden tot TACHOnet op basis van bilaterale overeenkomsten met individuele lidstaten, veralgemenen en op lange termijn levensvatbaarder maken.

Volgens Richtlijn 95/46/EG[12] zijn gegevensoverdrachten alleen toegestaan naar derde landen die een passend niveau van bescherming van persoonsgegevens garanderen. Daarom wordt voorgesteld in het nieuwe artikel 10 bis een verplichting voor de overeenkomstsluitende

---

9 In artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 is deze rechtsgrond voor de EU-bevoegdheid duidelijk vastgesteld: "De Gemeenschap voert met derde landen de onderhandelingen die eventueel nodig zijn voor de toepassing van deze verordening". Zie ook artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 543/69.

10 PB L 334 van 24.12.1977, blz. 11.

11 Aanbeveling van de Commissie van 13 januari 2010 betreffende de veilige uitwisseling van elektronische gegevens tussen lidstaten om de uniciteit van door hen afgegeven bestuurderskaarten te controleren (PB L 9 van 14.1.2010, blz. 10).

12 Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens.

partijen op te nemen om een passend niveau van bescherming van persoonsgegevens te waarborgen.

In artikel 25, lid 2, van de richtlijn is bepaald dat het niveau van bescherming dat een derde land biedt, moet worden beoordeeld in het licht van de omstandigheden, waaronder ook de aard van de gegevens en het doel waarvoor ze worden verwerkt. In dit opzicht zij erop gewezen dat tachograafgegevens niet bijzonder gevoelig zijn. De informatie die in nationale registers (die in de EU onderling verbonden zijn via TACHOnet) wordt opgeslagen, is beperkt en eerder van algemene aard (naam en voornaam van de bestuurder, datum en, indien beschikbaar, geboorteplaats, nummer en land van afgifte van het rijbewijs, status van de bestuurderskaart en nummer van de bestuurderskaart) en in veel gevallen beschikken controleambtenaren van buiten de EU al over al deze gegevens bij controles langs de weg. De enige autoriteiten die toegang krijgen tot deze informatie zijn de autoriteiten die de kaart afgeven en de controleambtenaren die moeten nagaan of professionele bestuurders de regels inzake rij- en rusttijden naleven. De elektronische uitwisseling heeft overigens alleen tot doel te garanderen dat de nationale registers van partijen bij de AETR-overeenkomst niet meerdere actieve kaarten bevatten voor één en dezelfde bestuurder.

Gezien het voorgaande mag worden aangenomen dat alle of bijna alle AETR-partijen van buiten de EU in staat zijn een passend niveau van bescherming van de persoonsgegevens op tachograafkaarten te garanderen. In artikel 25, lid 4, van de richtlijn is trouwens bepaald dat lidstaten die constateren dat een derde land geen passend beschermingsniveau waarborgt, de nodige maatregelen mogen nemen om doorgifte van gegevens naar het desbetreffende land te voorkomen.

Bovendien zij erop gewezen dat TACHOnet gebruik maakt van het interne it-communicatiesysteem van de EU (sTESTA) en dat voor bepaalde niet-EU-staten export- en gebruiksbeperkingen gelden voor dit systeem. Van de AETR-landen die niet tot de EU-behoren, kunnen alleen die welke kandidaat zijn voor toetreding tot de EU zich rechtstreeks via sTESTA aansluiten op TACHOnet. De andere kunnen, op vrijwillige basis, verbinding maken met individuele lidstaten op basis van de bovenvermelde bilaterale overeenkomsten. Deze oplossing is echter lastig voor de betrokken partijen, zorgt voor een toename van het aantal aansluitpunten en geldt niet voor alle partijen bij de overeenkomst.

Het kan dan ook noodzakelijk zijn een alternatief it-systeem op te zetten om niet-EU-partijen bij de overeenkomst een alternatief elektronisch middel voor informatie-uitwisseling met de lidstaten (en kandidaat-lidstaten) aan te bieden, rekening houdende met de beveiligingsbeperkingen van TACHOnet en sTESTA. De Commissie is bezig een studie op te zetten om na te gaan welke technische mogelijkheden voorhanden zijn, bijvoorbeeld een beveiligde internetverbinding. De resultaten van deze studie zullen eind 2013 beschikbaar zijn.

3. PROCEDURE VOOR DE HERZIENING VAN DE AETR

Het mechanisme voor de herziening van de AETR is vastgelegd in de artikelen 20 en 21 van de overeenkomst. Met name artikel 21 is van belang voor de EU omdat het voorziet in de mogelijkheid van een "stille" herzieningsprocedure waarbij de partijen bij de overeenkomst de voorgestelde wijzigingen niet hoeven te ratificeren. Aangezien deze procedure geen formele onderhandelingen omvat, lijkt het passend om tewerk te gaan via een besluit van de Raad waarin een gemeenschappelijk standpunt wordt vastgesteld.

Overeenkomstig het EU-standpunt dat krachtens artikel 218, lid 9, van de VWEU wordt vastgesteld, handelen de lidstaten gezamenlijk in het belang van de Unie wanneer zij de AETR herzien, in overeenstemming met hun in artikel 4, lid 3, VEU vastgestelde plicht tot loyale samenwerking.

Gezien de tijd die nodig is om de procedures voor de wijziging van de AETR te voltooien, moet een overgangsoplossing worden gevonden om de AETR-landen te raadplegen bij besluiten tot wijziging van de tachograaf die op het niveau van de EU worden genomen. Daarom heeft de Commissie al voorgesteld om Verordening (EEG) nr. 3821/85 te wijzigen teneinde een "tachograafforum" op te richten waarin deskundigen uit zowel de EU-lidstaten als de niet-EU-partijen bij de overeenkomst zijn vertegenwoordigd. De Commissie is voornemens dit forum te raadplegen alvorens beslissingen over technische updates van bijlage IB te nemen.

2012/0284 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 90, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na het Europees Parlement in kennis te hebben gesteld,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Zoals bepaald door het Hof van Justitie[13] is het werkgebied van bemanningen van voertuigen voor wegvervoer een exclusieve externe bevoegdheid van de Europese Unie. Intern is deze bevoegdheid met name uitgeoefend door de vaststelling van Verordening (EEG) nr. 543/69 van de Raad van 25 maart 1969 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer[14], Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer[15], Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer[16], en recenter door Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad [17]. Daar de inhoud van de AETR onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 valt, berust de bevoegdheid tot het onderhandelen over en het sluiten van de betrokken overeenkomst bij de Unie. De arbeidsvoorwaarden van bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg van of naar derde landen, inclusief de regels betreffende de registratieapparatuur die wordt gebruikt om deze arbeidsvoorwaarden na te leven,

13 Arrest van het Hof van Justitie in zaak 22/70, AETR, van 31 maart 1971.
14 PB L 77 van 29.3.1969, blz. 49.
15 PB L 370 van 31.12.1985, blz. 1.
16 PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8.
17 PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1.

vallen zowel onder EU-regelgeving als onder AETR-overeenkomst. Het is dan ook noodzakelijk dat deze regels worden geharmoniseerd.

(2) De bijzondere omstandigheden waarin de onderhandelingen over de AETR hebben plaatsgevonden rechtvaardigen, bij wijze van uitzondering, een procedure waarbij de lidstaten van de Unie de akten van bekrachtiging of toetreding individueel maar in het kader van een onderling afgestemd optreden neerleggen, waarbij zij echter in het belang van en namens de Unie handelen.

(3) De volgende vergadering van de deskundigengroep vindt plaats op 3 december 2012. Het is mogelijk dat de deskundigengroep dan voorstellen zal bestuderen die tot een wijziging van de AETR leiden. Dit zal juridische gevolgen hebben, zoals vermeld in artikel 218, lid 9, van de VWEU.

(4) De EU-lidstaten zijn als partijen bij de AETR verplicht om samen te werken om het bij artikel 21 van de AETR vastgestelde mechanisme voor de herziening van de overeenkomst in werking te doen treden, overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 2829/77 van de Raad van 12 december 1977 met betrekking tot de inwerkingtreding van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR)[18] en overeenkomstig hun plicht tot loyale samenwerking krachtens artikel 4 lid 3, van het VEU.

(5) Om te komen tot pan-Europese harmonisering op het gebied van de registratieapparatuur in het wegvervoer (tachografen) is het noodzakelijk dat één besluitvormingsproces wordt vastgesteld, rekening houdende met de voorrechten van de Europese Unie en de belangen van derde landen die partij zijn bij de AETR-overeenkomst.

(6) In artikel 22 bis van de AETR-overeenkomst is bepaald dat wijzigingen van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende de digitale tachograaf automatisch worden overgenomen door alle partijen bij de AETR-overeenkomst, zonder dat formeel overleg plaatsvindt alvorens de Europese Unie de wijzigingen vaststelt. Zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie "Digitale tachograaf: stappenplan voor toekomstige activiteiten"[19] kan het huidige mechanisme ertoe leiden dat de maatregelen van de voorgestelde herziening van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad en de invoering van de digitale tachograaf door partijen bij de overeenkomst die geen EU-lidstaat zijn, niet op correcte en geharmoniseerde wijze ten uitvoer worden gelegd. Het is dan ook in het belang van de Europese Unie om het besluitvormingsproces met betrekking tot de digitale tachograaf en de AETR te verbeteren en artikel 22 bis dienovereenkomstig te wijzigen door in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) een administratief comité op te richten dat de technische specificaties van de tachograaf voor het volledige AETR-gebied bepaalt.

(7) De specifieke kenmerken van de AETR-overeenkomst en van het geplande besluitvormingsproces binnen het nieuw opgerichte comité onder artikel 22 bis en het

---

[18] PB L 334 van 24.12.1977, blz. 11.

[19] COM(2011) 454 definitief.

feit dat de Europese Unie exclusieve bevoegdheid heeft op het gebied van de arbeidsvoorwaarden van bemanningen van motorrijtuigen in het vervoer over de weg rechtvaardigt de toetreding van de Europese Unie tot de AETR. Dit zou ook in de lijn liggen van het AETR-arrest van het Hof (zaak 22/70) en garanderen dat de belangen van de EU effectief worden vertegenwoordigd in de UNECE-procedures. Als de Unie is toegetreden, wordt haar standpunt, dat overeenkomstig artikel 218, lid 9, van de VWEU door de Raad is vastgesteld, namens de EU vertolkt door de Commissie, die de stemmen van alle lidstaten uitbrengt in het administratief comité.

(8) Op dit ogenblik mogen volgens artikel 14 van de AETR geen andere organen dan lidstaten van de UNECE en staten die raadgevende status hebben bij de UNECE toetreden tot de AETR-overeenkomst. Om de toetreding van de Europese Unie tot de AETR mogelijk te maken, moet artikel 14 in die zin worden gewijzigd dat Europese organisaties voor regionale integratie ook tot de AETR kunnen toetreden.

(9) Om eis 268a van bijlage IB bij Verordening (EEG) nr. 3821/85 effectief te kunnen toepassen, om de bestuurderskaarten in het AETR-gebied effectiever te kunnen onderzoeken en te controleren en om de taken van de controleambtenaren te vergemakkelijken, moeten nationale elektronische registers worden opgesteld en moeten voorzieningen voor de onderlinge koppeling van die registers worden getroffen. Bij de vaststelling van de voorzieningen voor de onderlinge koppeling moeten de interne onderzoekseisen van de partijen bij de overeenkomst in acht worden genomen en moet een passend niveau van bescherming van de uitgewisselde persoonsgegevens worden gegarandeerd, in overeenstemming met de hoogste internationale normen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

(1) Het standpunt van de Unie in de deskundigengroep inzake de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) is in overeenstemming met de bijlage bij dit besluit en wordt uitgedrukt door de lidstaten die partij zijn bij de AETR, welke gezamenlijk in het belang van de Unie handelen.

De lidstaten delen de voorgestelde wijzigingen mee aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, overeenkomstig de procedure die in artikel 21, lid 1, van de AETR-overeenkomst is beschreven.

(2) Over formele en kleine wijzigingen van dit standpunt kan overeenstemming worden bereikt zonder dat het standpunt hoeft te worden gewijzigd.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Dit besluit treedt in werking op [...].

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

Nieuwe formulering van artikel 22 bis (procedure voor de wijziging van aanhangsel 1B)

Artikel 22 bis wordt vervangen door het volgende artikel:

1. Er wordt een administratief comité opgericht dat verantwoordelijk is voor het nemen van beslissingen over wijzigingen van aanhangsel 1B bij deze overeenkomst. Het Administratief Comité is samengesteld uit alle partijen bij overeenkomst.
2. Het administratief comité is gevestigd in Genève. De zittingen van het administratief comité vinden gewoonlijk plaats in Genève. Het comité kan besluiten op andere plaatsen zittingen te houden.
3. De Uitvoerend Secretaris van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties verleent passende secretariaatsdiensten aan het comité.
4. Het comité kiest om de twee jaar een voorzitter en twee vicevoorzitters.
5. De Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties roept het administratief comité onder de auspiciën van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties bijeen wanneer dit nodig is, en in elk geval minstens één keer per jaar.
6. Elke partij bij de overeenkomst mag wijzigingen van aanhangsel 1B bij de huidige overeenkomst voorstellen. Alle voorstellen tot wijziging moeten drie maanden vóór de vergadering van het administratief comité waarop ze ter goedkeuring worden voorgesteld, schriftelijk worden ingediend bij het secretariaat van de Economische Commissie voor Europa. De tekst van de voorgestelde wijzigingen wordt minstens een maand vóór de vergadering van het administratief comité waarop ze ter goedkeuring worden voorgesteld in de drie ECE-talen meegedeeld aan alle partijen bij de overeenkomst.
7. Om besluiten te kunnen vaststellen, moet een quorum van minstens de helft plus één van de partijen bij de overeenkomst aanwezig zijn in het administratief comité. Voor de vaststelling van het quorum worden alle lidstaten van organisaties voor regionale integratie die partij zijn bij de overeenkomst meegerekend, zonder dat deze lidstaten aanwezig hoeven te zijn bij de stemming.
8. Het administratief comité stelt besluiten vast bij meerderheid van de stemmen van de aanwezige partijen bij de overeenkomst die deelnemen aan de stemming.
9. Bij het nemen van beslissingen heeft elke partij bij de overeenkomst één stem. De vertegenwoordiger van een organisatie voor regionale ontwikkeling die partij is bij de overeenkomst brengt de stemmen van de lidstaten van die organisatie uit, zonder dat deze lidstaten aanwezig hoeven te zijn bij de stemming.
10. Als een voorstel tot wijziging van aanhangsel 1B bij deze overeenkomst leidt tot de wijziging van andere artikelen of bijlagen bij de overeenkomst, kunnen de wijzigingen van het aanhangsel niet in werking treden vóór de inwerkingtreding van de wijzigingen die betrekking hebben op andere delen van de overeenkomst. Als in een dergelijk geval de wijzigingen van aanhangsel 1B gelijktijdig met de wijzigingen van andere delen van de overeenkomst worden gepresenteerd, wordt de datum van inwerkingtreding bepaald door toepassing van de procedures die in het algemeen in artikel 21 zijn beschreven, rekening houdende met de datum die in de wijziging van aanhangsel 1B is gespecificeerd, in het geval dat in lid 7 van dat artikel wordt bedoeld.

BIJLAGE II

Mogelijke formulering van artikel 14 (Toetreding van organisaties voor regionale integratie tot de AETR-overeenkomst)

Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

Het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

"Deze overeenkomst staat ook open voor ondertekening door organisaties voor regionale integratie. Met het oog op de toepassing van deze overeenkomst wordt onder "organisatie voor regionale integratie" elke organisatie verstaan die is samengesteld uit soevereine staten van een bepaalde regio, die bevoegd is voor bepaalde thema's die onder deze overeenkomst vallen en die gemachtigd is om deze overeenkomst te ondertekenen, te ratificeren, te aanvaarden of goed te keuren of om toe te treden tot deze overeenkomst."

Lid 5 wordt als volgt gewijzigd:

5. Met betrekking tot elke staat **of organisatie voor regionale integratie** die deze overeenkomst ratificeert of toetreedt tot deze overeenkomst na de neerlegging van het achtste ratificatie- of toetredingsinstrument, zoals vermeld in lid 4 van dit artikel, treedt de overeenkomst honderdtachtig dagen na de neerlegging van het ratificatie- of toetredingsinstrument door die staat **of organisatie voor regionale integratie** in werking.

BIJLAGE III

Mogelijke formulering van een nieuw artikel 10 bis

1. Om te garanderen dat bestuurders niet reeds houder zijn van een geldige bestuurderskaart in de zin van aanhangsel 1B van de bijlage bij de overeenkomst houden de partijen bij de overeenkomst nationale elektronische registers bij die de onderstaande gegevens van bestuurderskaarten bevatten, gedurende een periode die ten minste gelijk is aan de geldigheidsduur van de kaart:

- naam en voornaam van de bestuurder

- geboortedatum en, indien beschikbaar, geboorteplaats van de bestuurder

- nummer en land van afgifte van het rijbewijs (indien van toepassing)

- status van de bestuurderskaart

- nummer van de bestuurderskaart

2. De partijen bij de overeenkomst nemen alle nodige maatregelen om te garanderen dat de elektronische registers onderling gekoppeld zijn en dat controleambtenaren die zijn aangewezen om na te gaan of professionele bestuurders de regels inzake rij- en rusttijden naleven, op het volledige grondgebied van de partijen toegang hebben tot de elektronische registers.

3. Telkens als de partijen bij de overeenkomst een bestuurderskaart afgeven, vervangen of, indien nodig, verlengen, verifiëren zij via de elektronische uitwisseling van gegevens of de bestuurder niet reeds in het bezit is van een andere geldige bestuurderskaart. De partijen bij de overeenkomst zorgen voor een passend niveau van bescherming van uitgewisselde persoonsgegevens, overeenkomstig de hoogste internationale normen. Dit betekent onder meer dat de uitgewisselde gegevens worden beperkt tot de gegevens die noodzakelijk zijn met het oog op deze verificatie en dat ze niet voor andere doelen mogen worden gebruikt zonder voorafgaande toestemming van de partij bij de overeenkomst die de persoonsgegevens verstrekt.