EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 26.8.2016
COM(2016) 541 final

2016/0258 (NLE)

Forslag til

# RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa**

(EØS-relevant tekst)

# BEGRUNDELSE

## 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

### Udviklingen i EU's og AETR's regler

Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) blev underskrevet af 51 europæiske og asiatiske lande, der grænser op til hinanden, med henblik på at mindske hindringerne for international vejtrafik for gods og passagerer via harmonisering af reglerne for køre- og hviletider, herunder de tekniske specifikationer for takografer (tidligere kaldet fartskrivere).

Denne multilaterale overenskomst er udarbejdet under ledelse af FN's Økonomiske Kommission for Europa (UNECE). Den gav inspiration til tilsvarende regler i Den Europæiske Union, nemlig forordning (EF) nr. 561/2006[1] vedrørende køretid og hvileperioder og forordning (EØF) nr. 3821/85[2] om kontrolapparatet inden for vejtransport.

I 2006 indførte EU den digitale takograf som obligatorisk udstyr til overvågning af køre- og hviletider til erstatning af den analoge takograf, der havde været i brug siden 1985. De kontraherende parter i AETR-overenskomsten enedes efterfølgende om at indføre samme digitale takograf i deres køretøjer i international transport fra 2011. De aftalte i den forbindelse at indføre en ny artikel 22a i AETR, hvori det fastsættes, at specifikationerne for takografer, selv om de fastlægges ensidigt af EU uden forudgående høring af kontraherende parter uden for EU ved ændring af bilag IB til forordning (EØF) 3821/85, automatisk gælder for alle kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

### Klager fra tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten

I 2009 vedtog Kommissionen forordning (EU) nr. 1266/2009[3], som bl.a. behandlede det såkaldte "minut-spørgsmål"[4] (fra den 1. oktober 2011) og indførte endnu en bevægelsesføler (fra den 1. oktober 2012). Alle takografer monteret i køretøjer efter disse datoer skal eller vil skulle overholde de nye tekniske krav. I medfør af artikel 22a er de tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, automatisk underlagt disse nye forpligtelser.

I lyset af denne udvikling i EU blev visse tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, i stigende grad utilfredse med automatikken i mekanismen i artikel 22a, som de finder ubalanceret og uhensigtsmæssig til at sikre en harmoniseret gennemførelse af reglerne for digitale takografer. I 2011 anmodede de UNECE's kompetente organ – Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport (SC.1) – om formelt at behandle dette spørgsmål. Som svar på denne anmodning i september 2011 besluttede SC.1 at nedsætte en AETR-ekspertgruppe til at drøfte den aktuelle situation i AETR og fremsætte forslag om ændring af overenskomsten.

På ekspertgruppens møde i februar 2016 lagde tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, og AETR's sekretariat retlige hindringer i vejen for gennemførelsen

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

2 Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8).

3 Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 af 16. december 2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EUT L 339 af 22.12.2009, s. 3.

4 Oprunding til 60 sekunder ved registrering af køretid i tilfælde af hyppige og korte stop.

af de tekniske specifikationer for intelligente takografer, som Kommissionen vedtog i marts 2016 (og som lastvogne, der registreres fra marts 2019, skal være udstyret med), i AETR-området. På AETR-ekspertgruppens 12. møde, der blev afholdt den 27. juni i Genève, fremlagde Rusland et formelt forslag om ændring af den nuværende procedure for gennemførelsen af specifikationerne for takografer i AETR-området. I henhold til forslaget skal fremtidige ændringer af de tekniske specifikationer for digitale takografer til afstemning i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport og vil som næste skridt blive forelagt de kontraherende parter, som kan modsætte sig udkastene til foranstaltninger inden for seks måneder.

**Behov for en fælles EU-holdning i AETR**

Rådet vedtog allerede i 2013 en afgørelse om Unionens holdning, som skal forsvares i AETR-ekspertgruppen[5]. Holdningen omfattede navnlig ovennævnte spørgsmål om, hvordan de kontraherende parter anvender specifikationerne for digitale takografer, samt en ændring af overenskomsten med henblik på at tillade EU's tiltrædelse af AETR. I betragtning af de nylige drøftelser i ekspertgruppen og i betragtning af, at Rusland fremlagde et formelt forslag om ændring af AETR, er det nødvendigt, at Rådet vedtager en ny EU-holdning med henblik på det næste møde i ekspertgruppen og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport, som finder sted den 24. og 25. oktober 2016.

## 2. FORESLÅEDE ÆNDRINGER AF AETR

### a. Ophævelse af artikel 22a og anvendelse af proceduren i artikel 22

Bestemmelsen om "automatisk" anvendelse af specifikationerne for takografer på de kontraherende parter i AETR bør ophæves, og den procedure, der er fastsat i AETR's artikel 22 bør finde anvendelse på fremtidige ændringer af disse specifikationer. Den eksisterende procedure bør dog ændres en smule med henblik på at undgå, at blot en tredjedel af de kontraherende parter kan blokere for ændringer af specifikationerne for takografer.

### b. Ændring af artikel 14 for at muliggøre EU's tiltrædelse af AETR

De bestemmelser, der vedtages ved AETR, gælder i EU's interne retsorden. EU's tiltrædelse af AETR er nødvendig for at sikre en harmoniseret udvikling af EU-lovgivningen og AETR.

Denne ændring vil kræve en ændring af artikel 14 i AETR, således at regionale integrationsorganisationer vil kunne deltage. Selve tiltrædelsen vil skulle finde sted ved et næste trin i kraft af en rådsafgørelse på forslag fra Kommissionen.

### c. Ændring af artikel 10, således af denne henviser til den nye EU-forordning, på grundlag af hvilken specifikationerne for intelligente takografer blev vedtaget, og indsættelse af et nyt teknisk bilag med specifikationerne

Medtagelsen af en henvisning til forordning (EU) nr. 165/2014 og til bilag 1C til forordning (EU) 2016/799 om fastsættelse af de tekniske specifikationer for de nye intelligente takografer gennem en ændring af AETR's artikel 10 vil sikre, at den seneste teknologiske udvikling, som indføres med EU-lovgivningen på området for digitale takografer, også overtages af de kontraherende parter i AETR. Ændringen af artikel 10 bør ledsage indførelsen i AETR af et nyt tillæg om specifikationerne for intelligente takografer.

[5] Rådets afgørelse 5826/13 af 15. februar 2013.

## 3. Ny artikel 10a - Sammenkobling af de nationale registre for førerkort

For at gøre det muligt at udveksle oplysninger om førerkort har Kommissionen udviklet og med succes gennemført TACHOnet, som er en IT-applikation, der giver mulighed for indbyrdes sammenkobling af nationale registre for førerkort, således at det i hele Europa kan kontrolleres, om sådanne kort er unikke med henblik på at forebygge svig. Retsgrundlaget for TACHOnet er forordning (EU) nr. 165/2014. Den 28. februar 2014 enedes ekspertgruppen om at indføre en artikel 10a, hvorved de kontraherende parter forpligtes til elektronisk at udveksle oplysninger om førerkort, sådan som det i øjeblikket er praksis i EU. Artikel 10a er dog endnu ikke blevet indarbejdet i overenskomsten, da ingen af de kontraherende parter har taget initiativ til at fremsende meddelelse om den tilsvarende ændring til FN's generalsekretær. I overensstemmelse med forpligtelsen til loyalt samarbejde, der er fastsat i artikel 4, stk. 3, i TEU, bør denne meddelelse fremsendes i henhold til den procedure, der fastsat i artikel 21, stk. 1, i AETR.

## 4. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

I artikel 218, stk. 9, i TEUF fastsættes det, at *"Rådet vedtager på forslag af Kommissionen [..] en afgørelse [...] om fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen."*.

Med hensyn til anvendeligheden af artikel 218, stk. 9, i TEUF gælder det, at proceduren heri skal overholdes, når de nævnte betingelser er opfyldt. Betingelserne er som følger: a) det relevante område hører under Unionens kompetence, og b) Unionens holdning udtrykkes i et organ nedsat ved en international aftale, når dette organ skal vedtage c) retsakter, der har retsvirkninger. Ifølge retspraksis er det ikke en forudsætning for anvendelsen af artikel 218, stk. 9, at Unionen er medlem af det pågældende organ.

Alle EU-medlemsstaterne er i øjeblikket kontraherende parter i AETR. Ved forordning (EF) nr. 561/2006 fastsættes, at AETR fortsat bør gælde på hele strækningen, hvis det drejer sig om godstransport og personbefordring ad vej, der udføres mellem Unionen og et andet tredjeland end Schweiz og de lande, der deltager i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller via et sådant land med køretøjer registreret i en medlemsstat eller i et hvilket som helst land, som er kontraherende part i AETR-overenskomsten

Retsgrundlaget for forslaget til Rådets afgørelse er artikel 91 i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2016/0258 (NLE)

Forslag til

# RÅDETS AFGØRELSE

## om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I sin dom af 31. marts 1971, *AETR*, sag C-22/70, fastslog Domstolen, at Unionen har ekstern enekompetence vedrørende arbejde, der udføres af det kørende personale i vejtransport. Denne kompetence er siden blevet udøvet i talrige retsakter vedtaget af EU-lovgiveren, særlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006[6] og Europa-Parlamentets Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om takografer inden for vejtransport[7]. Da genstanden for AETR falder ind under anvendelsesområdet for forordning 561/2006, henhører kompetencen til at forhandle og indgå denne overenskomst under Unionen.

(2) De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa har nedsat en ekspertgruppe inden for rammerne af AETR. Denne ekspertgruppe har bemyndigelse til at udarbejde og forelægge forslag om ændring af AETR, herunder overenskomstens artikel 22a.

(3) Det næste møde i AETR-ekspertgruppen finder sted den 24. oktober 2016, og mødet i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport finder sted den 25. oktober 2016. Ved den lejlighed planlægger ekspertgruppen og arbejdsgruppen at undersøge de forslag, der er fremsat af de kontraherende parter, og som, hvis de accepteres af ekspertgruppen, kan indebære en ændring af AETR efter at der er gennemført en procedure for revision af AETR. Dette vil have retsvirkning som omhandlet i artikel 218, stk. 9, i TEUF.

(4) Når forslagene er accepteret af ekspertgruppen, er EU's medlemsstater som kontraherende parter i AETR-overenskomsten som næste skridt forpligtet til at

---

[6] EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1.)

samarbejde om at gennemføre ordningen for revision af AETR-overenskomsten i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2829/77[8] og i overensstemmelse med pligten til loyalt samarbejde i henhold til artikel 4, stk. 3, i TEU, i givet fald med forbehold af en rådsafgørelse i henhold til artikel 218, stk. 6. De foreslåede ændringer til AETR træder først i kraft, når revisionen af AETR er afsluttet.

(5) For at opnå en paneuropæisk harmonisering hvad angår kontrolapparater inden for vejtransport (takografer) er det nødvendigt, at der iværksættes en fælles beslutningsproces. Ved en sådan beslutningsproces bør der tages hensyn til Unionens interesser og interesserne hos tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

(6) I artikel 22a i AETR er det fastsat, at de ændringer af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, der vedrører digitale takografer, automatisk overtages af alle kontraherende parter i AETR uden nogen formel høring eller afstemning. Den kendsgerning, at de kontraherende parter i AETR ikke har deltaget i udviklingsprocessen og vedtagelsen af tekniske specifikationer for de digitale takografer, har været en væsentlig årsag til utilfredshed blandt visse kontraherende parter. I Kommissionens meddelelse "Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter"[9] erkendes det, at den nuværende ordning er til skade for en korrekt, harmoniseret gennemførelse af digitale takografer i tredjelande, der er kontraherende parter. Derfor er det i Unionens interesse at ændre beslutningsprocessen vedrørende digitale takografer, og at foreslå ekspertgruppen at fjerne artikel 22a og anvende den procedure, der er fastsat i artikel 22, stk. 1-3, til at ændre de tekniske specifikationer for digitale takografer.

(7) I betragtning af, at ændringer af specifikationerne for digitale takografer ikke bør påvirke AETR's principper og måde at fungere på, da specifikationerne kun er genstand for regelmæssige ajourføringer under hensyntagen til den teknologiske udvikling, bør antallet af kontraherende parter, som kan blokere for sådanne ændringer, øges fra en tredjedel til mindst halvdelen.

(8) Der er adskillige argumenter, der taler for Unionens tiltrædelse af AETR. For det første har Unionen enekompetence med hensyn til kørende personale i vejtransport, som Domstolen fastslog det i sin dom i sag C-22/70. Desuden vil Unionens tiltrædelse kunne sikre, at Unionens interesser repræsenteres effektivt i AETR. Endelig berettiger de særlige forhold i AETR og i den foreslåede beslutningsproces, at Unionen bør være kontraherende part i stedet for medlemsstaterne.

**(9)** Artikel 14 i AETR tillader ikke, at AETR kan tiltrædes af andre organer end medlemsstaterne i UNECE og medlemsstater, der er optaget i UNECE med rådgivende status. Derfor bør der for at gøre det muligt for Unionen at tiltræde AETR foreslås en ændring af artikel 14 med henblik på at gøre det muligt for regionale integrationsorganisationer at tiltræde AETR.

(10) I artikel 10 i AETR fastsættes, at takografer, hvis konstruktion, installering, brug og afprøvning er udført i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, anses for at opfylde kravene i AETR. Dette princip finder anvendelse på enhver ændring af specifikationerne for takografer, uanset om de vedtages på grundlag af forordning

---

[8] Rådets forordning (EØF) nr. 2829/77 af 12. december 1977 om iværksættelse af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) (EFT L 334 af 24.12.1977, s. 11).

[9] KOM(2011) 454 endelig.

(EØF) nr. 3821/85 eller en anden retsakt. Princippet finder derfor anvendelse på forordning (EU) nr. 165/2014, der ophævede og erstattede Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, og på Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 om fastsættelse af de tekniske specifikationer for de nye intelligente takografer[10]. Derfor bør artikel 10 i AETR ændres, så den indeholder henvisninger til forordning (EU) nr. 165/2014 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799, som finder anvendelse fra den 15. juni 2019, i stedet for Rådets forordning (EU) nr. 3821/85. Desuden bør der indarbejdes et nyt bilag i AETR, som indeholder bestemmelserne i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 samt andre efterfølgende tilpasninger til den tekniske udvikling.

(11) Godkendelsesattesten for digitale takografer i bilaget til AETR bør ændres, så den kan også anvendes til godkendelse af intelligente takografer og komponenter hertil.

(12) I betragtning af ovenstående er det nødvendigt at vedtage denne afgørelse om fastlæggelse af Unionens holdning i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

1) Unionens holdning i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport skal være i overensstemmelse med bilagene til denne afgørelse og repræsenteres af de medlemsstater, der er medlemmer af AETR, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

2) Medlemsstaterne fremsender forslagene til ændringer til ekspertgruppen.

3) Der kan aftales formelle og mindre ændringer af denne holdning, uden at den skal ændres.

*Artikel 2*

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne*
*Formand*

[10] EUT L 139 af 26.5.2016, s. 1.