EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

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

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und im Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE in Bezug auf die geplante Änderung des AETR mit der die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in das Übereinkommen in das Übereinkommen aufgenommen werden sollen, zu vertreten ist.

Im Anschluss an die Beratungen in der Sachverständigengruppe zum AETR und das Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2020/1054[1], die überarbeitete Vorschriften über den Fahrtenschreiber enthält, ist es erforderlich, den Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union im Hinblick auf die nächsten Sitzungen der Sachverständigengruppe zum AETR und des Hauptausschusses Straßenverkehr (SC.1) der UNECE zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das AETR

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) zielt darauf ab, den Rechtsrahmen der Vertragsparteien des Übereinkommens in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer und die entsprechenden technischen Anforderungen für Bauart und Einbau des Fahrtenschreibers zu harmonisieren. Das AETR trat am 5. Januar 1976 in Kraft. Es wurde später geändert, zuletzt am 20. September 2010.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

2.2. Die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr

Die Sachverständigengruppe zum AETR ist eine informelle Fachgruppe, die vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzt wurde, um Änderungsvorschläge für das Übereinkommen auszuarbeiten.

Der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) ist eine vom Binnenverkehrsausschuss eingesetzte Gruppe, die die Entwicklung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs durch Harmonisierung und Vereinfachung der Vorschriften und Anforderungen für den Straßenverkehr fördert.

Die förmliche Annahme von Vorschlägen zur Änderung des AETR erfolgt gemäß Artikel 21 des Übereinkommens, wonach jede Vertragspartei Änderungen des Übereinkommens vorschlagen kann. Die Vorschläge sind dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vorzulegen. Danach können die Vertragsparteien binnen sechs Monaten Einspruch gegen den

[1] Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

Vorschlag erheben. Der Vorschlag gilt als angenommen, wenn keine Vertragspartei Einspruch gegen diese Änderungen erhebt.

In der Praxis werden alle Vorschläge zur Änderung des AETR zunächst im SC.1 erörtert und vereinbart, bevor die Änderungen von einer der Vertragsparteien dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vorgelegt werden. Besteht der Vorschlag aus Änderungen der Anlagen 1, 2 oder 3 des Anhangs zum Übereinkommen oder der einleitenden Artikel der Anlage 1B zum Übereinkommen, so muss der Vorschlag gemäß Artikel 22, Artikel 22bis und Artikel 22ter des Übereinkommens vom SC.1 mit einfacher Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen werden.

2.3. Notwendigkeit eines Ratsbeschlusses

Der mit dem Beschluss (EU) 2016/1877 des Rates[2] festgelegte Standpunkt der EU umfasste folgende Elemente:

– Streichung des Artikels 22bis des AETR, der die automatische Anwendung der Spezifikationen für den Fahrtenschreiber auf das AETR vorsieht, und seine Ersetzung durch das Verfahren nach Artikel 22 des Übereinkommens. Das Verfahren nach Artikel 22 würde geringfügig geändert, um zu vermeiden, dass Änderungen der Spezifikationen für den Fahrtenschreiber von nur einem Drittel der Vertragsparteien abgelehnt werden können;

– Änderung des Artikels 14 des Übereinkommens, um den Beitritt der EU zu dem Übereinkommen zu ermöglichen;

– Änderung des Artikels 10 des Übereinkommens zwecks Aufnahme einer Bezugnahme auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates[3] und auf Anhang 1C der Verordnung (EU) Nr. 2016/799[4] mit den technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber.

Darüber hinaus hat der Rat am 19. November 2018 den Beschluss (EU) 2018/1926[5] über den im Namen der Europäischen Union zu vertretenden Standpunkt zur Umsetzung von TACHOnet durch die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR auf der Grundlage der Technologie „e-Delivery“ angenommen.

Es ist notwendig, im Hinblick auf die nächsten Sitzungen der Sachverständigengruppe zum

---

[2] 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 (ABl. L 288 vom 22.10.2016, S. 49).

[3] 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).

[4] 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).

[5] Beschluss (EU) 2018/1926 des Rates vom 19. November 2018 zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals zu vertreten ist (ABl. L 313 vom 10.12.2018, S. 13).

AETR und des Hauptausschusses Straßenverkehr im Februar 2021 bzw. im Oktober 2021 einen neuen Standpunkt der EU festzulegen. Dieser neue Standpunkt muss den seit Oktober 2016 abgehaltenen Beratungen in der Sachverständigengruppe zum AETR und dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates[6] zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über den Fahrtenschreiber am 20. August 2020 Rechnung tragen.

Gemäß der Verordnung (EU) 2020/1054 wird der Standort des Fahrzeugs automatisch aufgezeichnet, insbesondere jedes Mal, wenn das Fahrzeug die Grenze eines Mitgliedstaats überschreitet, sowie bei der Be- oder Entladung des Fahrzeugs. Diese neuen Anforderungen machen die Entwicklung einer neuen Version des intelligenten Fahrtenschreibers („intelligenter Fahrtenschreiber in der Version 2“) erforderlich, die spätestens zwei Jahre nach der Annahme der technischen Spezifikationen durch die Kommission, d. h. spätestens im August 2023, in neu zugelassene Fahrzeuge eingebaut werden muss. Darüber hinaus muss der intelligente Fahrtenschreiber in der Version 2 nicht nur in neu zugelassene Fahrzeuge, sondern auch in alle im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge eingebaut werden, und zwar spätestens drei Jahre nach Ablauf des Jahres des Inkrafttretens der technischen Spezifikationen für Fahrzeuge, die mit einem analogen Fahrtenschreiber bzw. einem digitalen Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, der den Spezifikationen gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, geändert durch die Verordnung (EU) 2020/1054, entspricht, und spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der technischen Spezifikationen für Fahrzeuge, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber gemäß Artikel 3 Absatz 4a der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, geändert durch die Verordnung (EU) 2020/1054, ausgerüstet sind. Diese Entwicklungen im EU-Recht müssen sich in den Beratungen zum AETR widerspiegeln.

3. SACHSTAND – FORTSCHRITTE BEI DEN VERHANDLUNGEN

3.1. Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers durch das AETR

Seit 2016 konnten bei der Reform des institutionellen Rahmens des Übereinkommens, insbesondere bei der Änderung des Artikels 14, durch die der Beitritt der EU zum Übereinkommen ermöglicht werden soll, und bei der Änderung der Regeln für die Annahme der Spezifikationen für den Fahrtenschreiber in Artikel 22, keine Fortschritte erzielt werden. Diese Aspekte wurden bislang von den nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des Übereinkommens abgelehnt.

Alle Vertragsparteien des Übereinkommens, einschließlich der Mitgliedstaaten, sind sich jedoch darin einig, dass die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber aus zwei Gründen so bald wie möglich in das Übereinkommen aufgenommen werden müssen. Erstens sollten die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR durch die Einführung der fortschrittlichsten Version des Fahrtenschreibers die gleichen hohen EU-Standards hinsichtlich der Kontrolle der Tätigkeit der Fahrer einhalten. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die seit Juni 2019 in der EU zugelassenen Fahrzeuge mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sind und dass der intelligente Fahrtenschreiber in der Version 2 gemäß der Verordnung (EU) 2020/1054 im Rahmen des Mobilitätspakets I spätestens im August 2023 in neu zugelassenen Lkw und Bussen über 3,5 t

[6] Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

eingeführt wird. Zweitens könnten nicht der EU angehörende Vertragsparteien des AETR den Zugang von in der EU zugelassenen Fahrzeugen, die mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sind, zu ihrem Hoheitsgebiet grundsätzlich untersagen, bis die Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in das Übereinkommen aufgenommen wurden.

Seit 2018 konzentrierten sich die Gespräche in der Sachverständigengruppe zum AETR daher auf die Aufnahme der technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in das Übereinkommen. So wurde Einvernehmen über die Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber und die Form, in der sie in das Übereinkommen aufgenommen werden sollten, erzielt.

Aufgrund dieses Einvernehmens übermittelte Kroatien dem UNECE-Sekretariat am 8. April 2020 im Namen der EU eine förmliche Vorlage zur Aufnahme der technischen Spezifikationen des intelligenten Fahrtenschreibers in das Übereinkommen. Diese förmliche Vorlage stützt sich auf die technischen Spezifikationen, die die Kommission in ihrer Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 angenommen hat, mit Ausnahme einer begrenzten Anzahl von Anpassungen an den AETR-Kontext:

– Ersetzung des Begriffs „Mitgliedstaaten“ durch „Vertragsparteien“ [ansonsten ist die deutsche Fassung nicht betroffen];

– Möglichkeit der Begrenzung der DSRC-Übertragungsleistung (dedizierte Nahbereichskommunikation) und der über die ITS-Schnittstelle übertragenen Daten gemäß den geltenden nationalen Rechtsvorschriften;

– Ersetzung aller Bezugnahmen auf EU-Rechtsvorschriften durch Bezugnahmen auf internationale Bestimmungen gleichen Inhalts, beispielswiese auf UNECE-Regelungen.

Darüber hinaus sollten die in den Spezifikationen für den Fahrtenschreiber genannten EN-Normen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten der Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber im AETR durch ISO-Normen ersetzt werden.

Keine der vorstehend genannten Änderungen wird sich auf die Interoperabilität des intelligenten Fahrtenschreibers und seiner Komponenten auswirken.

3.2. Geltungsbeginn der Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber

Bei den Gesprächen über den Inhalt der Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber wurden zwar erhebliche Fortschritte erzielt, doch wird noch darüber beraten, wann diese Spezifikationen für die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR verbindlich werden sollten. Die Russische Föderation fordert eine Übergangszeit von vier Jahren ab dem Inkrafttreten der entsprechenden Änderung des Übereinkommens, d. h. denselben Zeitraum wie für die Anwendung der vorherigen Versionen des Fahrtenschreibers durch die Vertragsparteien des AETR.

Durch eine solche Übergangszeit würde die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers durch die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR erheblich verzögert. Wird auf der Sitzung des SC.1 im Oktober 2021 eine Einigung über die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber und über deren Geltungsbeginn erzielt, so werden die Spezifikationen angesichts der Zeit, die das Sekretariat der Sachverständigengruppe benötigen dürfte, um das Dossier für die Annahme der Spezifikationen vorzubereiten, und des in Artikel 22 des Übereinkommens festgelegten sechsmonatigen Annahmeverfahrens voraussichtlich nicht vor Juni 2022 angenommen und in das Übereinkommen aufgenommen. Sollten die Spezifikationen vier Jahre nach Inkrafttreten der Änderung verbindlich werden, würden die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien

des AETR mit dem Einbau des intelligenten Fahrtenschreibers in Fahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet neu zugelassen wurden, frühestens im Juni 2026, d. h. etwa sieben Jahre nach der EU, beginnen.

4. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Die Aufnahme des intelligenten Fahrtenschreibers in der Version 2 in das Übereinkommen wird zu einer besseren Durchsetzung der Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten im AETR-Bereich beitragen, da zusätzliche Standorte des Fahrzeugs vom Fahrtenschreiber aufgezeichnet werden. Da alle in der EU zugelassenen Fahrzeuge im Jahr 2025 mit dem intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 ausgerüstet sein müssen[7], wird durch die Aufnahme der Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 in das Übereinkommen auch vermieden, dass noch lange Zeit Fahrzeuge mit zwei interschiedlichen Versionen des intelligenten Fahrtenschreibers im EU-Gebiet eingesetzt werden.

Da die in der EU neu zugelassenen Fahrzeuge ungefähr ab Mitte 2023 mit dem intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 ausgerüstet sein müssen, könnte die EU akzeptieren, dass der intelligente Fahrtenschreiber Version 2 spätestens Ende 2025 in Fahrzeuge eingebaut wird, die in nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR neu zugelassen sind. Den nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR könnte bis längstens Ende 2027 eine zusätzliche zweijährige Übergangsfrist eingeräumt werden für den Einbau des intelligenten Fahrtenschreibers Version 2 in alle Fahrzeuge, die für Beförderungen im Gebiet der EU eingesetzt werden.

Auf der Sitzung der Sachverständigengruppe zum AETR im Oktober 2020 stellte die Kommission die wichtigsten Funktionen des intelligenten Fahrtenschreibers in der Version 2 sowie die Änderungen vor, die voraussichtlich an den Spezifikationen, die dem UNECE-Sekretariat am 8. April 2020 im Namen der Union vorgelegt wurden (Spezifikationen entsprechend dem intelligenten Fahrtenschreiber Version 1), vorgenommen werden. Auf der Grundlage des Durchführungsrechtsakts über die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber Version 2, der von der Kommission im Jahr 2021 angenommen werden soll, wird die EU dem AETR zu einem späteren Zeitpunkt – höchstwahrscheinlich auf der Sitzung der Sachverständigengruppe zum AETR im Oktober 2021 – eine überarbeitete technische Anlage (Anlage 1C) mit den technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 vorlegen, der in das Übereinkommen aufzunehmen ist.

Darüber hinaus müssen einige Aspekte des im Beschluss (EU) 2016/1877 festgelegten Standpunkts, der im Namen der EU zu vertreten ist, geändert werden. Bezüglich Artikel 22 des Übereinkommens sah der im Beschluss (EU) 2016/1877 dargelegte Standpunkt der EU vor, dass im Namen der Union Änderungen dieses Artikels vorgeschlagen werden, um unter anderem vorzusehen, dass Änderungen angenommen sind, wenn nicht mehr als die Hälfte der zuständigen Behörden der Vertragsparteien dem Generalsekretär ihren Einspruch gegen diese Änderung bekannt geben, während das AETR derzeit vorsieht, dass ein Drittel der Vertragsparteien eine Änderung ablehnen kann. Die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR sprachen sich entschieden gegen die von der EU vorgeschlagene Änderung aus. Daher wird eine Änderung des derzeitigen Verfahrens nach Artikel 22 nicht mehr vorgeschlagen.

[7] Vgl. Artikel 3 Absätze 4 und 4a der Verordnung (EU) Nr. 165/2014, geändert durch die Verordnung (EU) 2020/1054.

Darüber hinaus erscheint es im Zusammenhang mit dem Standpunkt, der im Namen der EU gemäß dem Beschluss (EU) 2016/1877 zu vertreten ist, nach Beratungen in der Sachverständigengruppe zum AETR nicht länger erforderlich, Artikel 22bis des Übereinkommens zu streichen, der weiterhin für die früheren Versionen des Fahrtenschreibers gilt.

Die Änderung des Artikels 14 des Übereinkommens, durch die der Beitritt der EU zum AETR ermöglicht werden soll, die Gegenstand des Beschlusses (EU) 2016/1877 des Rates war, bleibt unberührt, und die EU wird daher weiterhin eine solche Änderung beantragen.

Die EU erläuterte der Sachverständigengruppe zum AETR im Oktober 2020 ihre vorläufigen Ansichten zum intelligenten Fahrtenschreiber und zu den wichtigsten zusätzlichen Funktionen. Ferner legte die EU ihre vorläufigen Standpunkte zu den Zeitpunkten der Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers in der Version 2 im Übereinkommen dar. Die EU hat bestätigt, dass dem UNECE-Sekretariat ein förmlicher Standpunkt der EU im Hinblick auf die Gespräche in der Sachverständigengruppe zum AETR vorgelegt wird, die im Februar 2021 stattfinden sollen.

Ein erster Entwurf eines Vorschlags für die Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 könnte auf der Sitzung der Sachverständigengruppe zum AETR im Februar 2021 vorgelegt werden.

5. ZUSAMMENFASSUNG DER VORGESCHLAGENEN ÄNDERUNGEN

5.1. Änderung des Artikels 10 zur Bezugnahme auf die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber

Da die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 in eine neue Anlage 1C des Anhangs des Übereinkommens aufgenommen werden, sollte in Artikel 10 auf diese Spezifikationen Bezug genommen werden, die ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der entsprechenden Änderung des Übereinkommens als mit den Anforderungen des AETR konform erachtet werden.

5.2. Änderung des Artikels 13, um einen Übergangszeitraum für die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers zu ermöglichen

Artikel 13 sieht einen Übergangszeitraum von vier Jahren vor, bevor die technischen Spezifikationen des Fahrtenschreibers für die Vertragsparteien des AETR verbindlich werden. Was den intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 betrifft, so sollten neu zugelassene Fahrzeuge bis spätestens 31. Dezember 2025 mit dem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein. Im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzte Fahrzeuge sollten bis spätestens 31. Dezember 2027 mit dem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet sein.

5.3. Änderung des Artikels 14, um den Beitritt von Organisationen für die regionale Integration zum Übereinkommen zu ermöglichen

Artikel 14 beschränkt die Möglichkeit, dem AETR beizutreten, auf Staaten, die Mitglied der UNECE sind, oder Staaten, die in beratender Eigenschaft zur UNECE zugelassen sind. Um den Beitritt der EU zu ermöglichen, muss Artikel 14 dahingehend geändert werden, dass auch Organisationen für die regionale Integration für den Beitritt zum Übereinkommen in Betracht kommen.

5.4. Änderung des Artikels 22, um das dort festgelegte Verfahren bei Änderungen der technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber anzuwenden

Das Verfahren nach Artikel 22 des Übereinkommens sollte auch auf den intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 angewandt werden, der in der neuen Anlage 1C definiert wird. Artikel 22bis des Übereinkommens sollte unverändert bleiben und weiterhin für den digitalen Fahrtenschreiber gelten.

5.5. Aufnahme der technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber als Anlage 1C zum AETR

Der vollständige Wortlaut der technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber in der Version 2 sollte in das Übereinkommen als Anlage 1C des Anhangs zum Übereinkommen aufgenommen werden. Der EU-Vorschlag für Anlage 1C wird 2021 vorliegen. Er wird auf der Grundlage der Spezifikationen, die im Namen der Union am 8. April 2020 vorgelegt wurden (intelligenter Fahrtenschreiber in der Version 1), und der EU-Spezifikationen, die von der Kommission im Jahr 2021 auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2020/1054 angenommen werden sollen, ausgearbeitet.

5.6. Änderung des Bauartgenehmigungsbogens zwecks Einbeziehung von Genehmigungen für den intelligenten Fahrtenschreiber und seine Komponenten

Der Bauartgenehmigungsbogen in Anlage 2 Kapitel III muss geändert werden, um Anlage 1C, d. h. den intelligenten Fahrtenschreiber, in den Geltungsbereich des Genehmigungsbogens aufzunehmen.

6. RECHTSGRUNDLAGE

6.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

6.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist[8].

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber … erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“[9].

6.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) ist ein von der UNECE eingesetztes Gremium.

[8] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

[9] Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

Der Rechtsakt, dem der Hauptausschuss Straßenverkehr zustimmen muss, bevor die Änderungen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 des Übereinkommens zur Annahme vorgelegt werden, stellt einen rechtswirksamen Akt dar. Der vorgesehene Rechtsakt wird nach Artikel 14 des AETR völkerrechtlich bindend sein.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Übereinkommens weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

6.2. Materielle Rechtsgrundlage

6.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Rechtsakt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

6.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Bereich der Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 91 die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

6.3. Schlussfolgerung

Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

7. VERÖFFENTLICHUNG DES GEPLANTEN RECHTSAKTS

Es ist angezeigt, die Änderungen des Übereinkommens nach ihrer Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* zu veröffentlichen.

2021/0013 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

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)[10] ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten. Es wurde zuletzt am 20. September 2010 geändert.

(2) Gemäß Artikel 21 des AETR kann jede Vertragspartei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen Änderungsvorschläge zu dem Übereinkommen 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) Die Sachverständigengruppe zum AETR wird auf ihrer geplanten 25. Sitzung im Februar 2021 und der SC.1 auf ihrer geplanten 116. Sitzung im Oktober 2021 die Änderungen des AETR zur Annahme des intelligenten Fahrtenschreibers erörtern.

(4) Gemäß Artikel 22bis des AETR werden Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates[11] 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 wichtiger Grund für Unzufriedenheit bei einigen dieser Vertragsparteien. In ihrer Mitteilung „Digitaler Fahrtenschreiber: Fahrplan für künftige Tätigkeiten“[12] 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. Es liegt daher im Interesse der Union, den Entscheidungsprozess in Bezug auf digitale Fahrtenschreiber zu ändern und in der Sachverständigengruppe zum

[10] ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1.

[11] 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).

[12] KOM(2011) 454 endg.

AETR die Anwendung des Verfahrens nach Artikel 22 Absätze 1, 2 und 3 für die Aufnahme der technischen Spezifikationen des intelligenten Fahrtenschreibers in das AETR vorzuschlagen. Artikel 22bis sollte im Hinblick auf mögliche künftige Änderungen der vorherigen Versionen des Fahrtenschreibers weiterhin in Kraft bleiben.

(5) Gemäß Artikel 10 des AETR wird ein Fahrtenschreiber, 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 sollte geändert werden, um eine Bezugnahme auf die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber aufzunehmen, der ab dem Datum des Inkrafttretens der Anlage 1C des Anhangs zum AETR als mit den Anforderungen des AETR konform erachtet werden sollte.

(6) Das genaue Datum für die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers im AETR sollte in Artikel 13 des AETR über Übergangsbestimmungen festgelegt werden.

(7) 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 Artikel 14 geändert werden, um den Beitritt von Organisationen für die regionale Integration zum AETR und somit den Beitritt der Union zu ermöglichen.

(8) 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 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.

(9) Die technischen Spezifikationen für den intelligenten Fahrtenschreiber, die als Anlage 1C in den Anhang 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) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates[13] annehmen wird.

(10) Der Bauartgenehmigungsbogen für digitale Fahrtenschreiber gemäß Anlage 2 Kapitel III des Anhangs zum AETR sollte so geändert werden, dass er auch für die Genehmigung von intelligenten Fahrtenschreibern und ihren Komponenten verwendet werden kann.

(11) Es ist angezeigt, den im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR und im Hauptausschuss Straßenverkehr im Hinblick auf eine europaweite Harmonisierung im Bereich des Kontrollgeräts im Straßenverkehr (Fahrtenschreiber) zu vertretenden Standpunkt festzulegen.

[13] Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

(12) 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 zu vertreten ist, muss mit den vorgeschlagenen Änderungen zum AETR im Anhang dieses Beschlusses im Einklang stehen.

Formale und geringfügige Änderungen des in Absatz 1 genannten Standpunkts können ohne Änderung des Standpunkts 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 ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Rates
Der Präsident