



RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 15. Februar 2013 (20.02)  
(OR. en)

5826/13

---

**Interinstitutionelles Dossier:  
2012/0284 (NLE)**

---

TRANS 30

**I/A-PUNKT-VERMERK**

---

des Generalsekretariats des Rates  
für den AStV/Rat

---

Nr. Komm.dok.: 15015/12 TRANS 336

---

Betr.: Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES 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) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu vertreten ist

---

1. Die Kommission hat den obengenannten Vorschlag für einen Beschluss des Rates 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) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu vertreten ist, am 12. Oktober 2012 vorgelegt.
2. Auf der Grundlage der Beratungen auf Gruppenebene hat der irische Vorsitz einen Kompromisstext erstellt, den alle Delegationen akzeptieren konnten. In der englischen Fassung sind Textänderungen durch **Fettdruck** und Durchstreichung ~~gekennzeichnet~~.
3. Der AStV wird daher ersucht, diesen Text zu billigen und die Empfehlung für den Standpunkt der EU zu bestätigen, so dass der Standpunkt in der Sitzung der AETR-Sachverständigengruppe am 25. Februar in Genf vorgestellt werden kann.

Vorschlag für einen

**BESCHLUSS DES RATES**

**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) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu vertreten ist**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 90  
in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,  
auf Vorschlag der Europäischen Kommission,  
nach Unterrichtung des Europäischen Parlaments,  
in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Wie der Gerichtshof festgestellt hat<sup>1</sup>, fällt das Gebiet der Arbeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals unter die ausschließliche externe Zuständigkeit der Europäischen Union. Diese Zuständigkeit wurde intern vor allem durch die Annahme der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr<sup>2</sup>, der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr<sup>3</sup>, der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr<sup>4</sup> und in jüngster Zeit der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> ausgeübt. Da der Gegenstand des AETR in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, ist die Union für die Aushandlung und den Abschluss dieses Übereinkommens zuständig. Die Vorschriften auf dem Gebiet der Arbeit des im Straßenverkehr mit Drittländern beschäftigten Fahrpersonals einschließlich der Vorschriften für das Kontrollgerät, mit denen ihre Einhaltung sichergestellt wird, fallen sowohl unter die EU-Verordnungen als auch unter das AETR. Diese Vorschriften sind unbedingt zu harmonisieren.
- (2) Die besonderen Umstände bei der Aushandlung des AETR rechtfertigen jedoch ausnahmsweise ein Verfahren, wonach die Mitgliedstaaten der Union die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden getrennt im Rahmen eines konzertierten Vorgehens hinterlegen, wobei sie jedoch im Interesse der Union und für diese handeln.
- (3) **Im Rahmen des AETR-Übereinkommens hat die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen die Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals ("Sachverständigengruppe") als Gremium eingesetzt, das Vorschläge zur Änderung des AETR-Übereinkommens, insbesondere seines Artikels 22<sup>bis</sup>, erarbeiten soll.**

---

<sup>1</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 31. März 1971, AETR, Rechtssache C-22/70.

<sup>2</sup> ABl. L 77 vom 29.3.1969, S. 49.

<sup>3</sup> ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 1.

<sup>4</sup> ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

<sup>5</sup> ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

- (3a) Die nächste Sitzung der Sachverständigengruppe findet am **25. Februar 2013** statt. Dabei wird die Sachverständigengruppe möglicherweise Vorschläge **von Vertragsparteien** prüfen, die **im Falle ihrer Annahme durch die Sachverständigengruppe** zu einer Änderung des AETR-Übereinkommens führen können, **nachdem ein Verfahren zur Änderung des AETR-Übereinkommens eingeleitet und abgeschlossen worden ist**. Dies wird die in Artikel 218 Absatz 9 AEUV genannten rechtlichen Auswirkungen haben.
- (4) **Sobald die Sachverständigengruppe die Vorschläge angenommen hat, sind die EU-Mitgliedstaaten als Vertragsparteien des AETR vorbehaltlich eines etwaigen gesonderten Beschlusses des Rates gemäß Artikel 218 Absatz 6 in einem zweiten Schritt** zur Zusammenarbeit verpflichtet, um das [...] Verfahren zur Überarbeitung des AETR in Einklang mit der Verordnung (EWG) Nr. 2829/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Inkraftsetzung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)<sup>6</sup> und in Einklang mit dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit nach Artikel 4 Absatz 3 EUV einzuleiten. **Die vorgeschlagenen Änderungen des AETR-Übereinkommens werden erst wirksam, wenn die Überarbeitung des AETR-Übereinkommens abgeschlossen ist.**
- (5) Um eine gesamteuropäische Harmonisierung auf dem Gebiet des Kontrollgeräts im Straßenverkehr (Fahrtenschreiber) verwirklichen zu können, muss ein einheitliches Beschlussverfahren geschaffen werden, das den Befugnissen der Europäischen Union und den Interessen der Drittländer, die Vertragsparteien des AETR sind, Rechnung trägt.

---

<sup>6</sup> ABl. L 334 vom 24.12.1977, S. 11.

- (6) Gemäß Artikel 22<sup>bis</sup> des AETR werden Änderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über den digitalen Fahrtenschreiber derzeit automatisch von allen Vertragsparteien des AETR übernommen, ohne dass diese vor der Annahme der Änderungen durch die Europäische Union förmlich zu konsultieren sind. Wie in der Mitteilung der Kommission "Digitaler Fahrtenschreiber: Fahrplan für künftige Tätigkeiten"<sup>7</sup> dargelegt, gefährdet der derzeitige Mechanismus die ordnungsgemäße und harmonisierte Umsetzung der Maßnahmen, die mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates eingeführt werden, und den Einsatz des digitalen Fahrtenschreibers durch nicht der EU angehörende Vertragsparteien. Daher ist es im Interesse der Europäischen Union, das Beschlussverfahren in Bezug auf die digitalen Fahrtenschreiber und das AETR zu verbessern und **in der Sachverständigengruppe vorzuschlagen**, Artikel 22<sup>bis</sup> entsprechend zu ändern, indem im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) ein Verwaltungsausschuss eingesetzt wird, der die technischen Spezifikationen des Fahrtenschreibers für den gesamten AETR-Raum festlegt.
- (7) Die Besonderheiten des AETR und des geplanten Beschlussverfahrens im Rahmen des neu geschaffenen Ausschusses nach Artikel 22<sup>bis</sup> sowie die Tatsache, dass die Europäische Union über die ausschließliche Zuständigkeit auf dem Gebiet der Arbeit des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals verfügt, rechtfertigen den Beitritt der Europäischen Union zum AETR, was auch in Einklang mit dem Urteil des Gerichtshofs zum AETR in der Rechtssache 22/70 stünde und die wirksame Vertretung der EU-Interessen in den UNECE-Abläufen gewährleisten würde. Nach ihrem Beitritt, **der einen Vorschlag der Kommission auf der Grundlage des Artikels 218 Absatz 6 erfordert**, wird der vom Rat verabschiedete Standpunkt der Union in Einklang mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV von der Kommission, die im Verwaltungsausschuss die Stimmrechte aller Mitgliedstaaten ausübt, im Namen der EU vertreten. **Der Beitritt sollte keinen Präzedenzfall für künftige Beitritte der EU zu anderen internationalen Organisationen darstellen.**

---

<sup>7</sup> KOM(2011) 454 endgültig.

- (8) Derzeit eröffnet Artikel 14 des AETR die Möglichkeit des Beitritts zum AETR nur Staaten, die Mitglied der UNECE sind, und Staaten, die zur UNECE in beratender Funktion zugelassen sind. Um der Europäischen Union den **künftigen** Beitritt zum AETR zu ermöglichen, sollte **der Sachverständigengruppe eine Änderung des Artikels 14 vorgeschlagen** [...] werden, damit Organisationen der regionalen Integration dem AETR **nach einer erfolgreichen Überarbeitung desselben** beitreten können.
- (9) Um Anhang IB Randnummer 268a der Verordnung (EG) Nr. 3821/85 wirksam umzusetzen und eine wirksamere Überprüfung und Kontrolle von Fahrerkarten im AETR-Raum zu gewährleisten und den Kontrollbeamten ihre Aufgabe zu erleichtern, sollten nationale elektronische Register eingerichtet und ihre Zusammenschaltung vorgesehen werden. Die Vorschriften für die Zusammenschaltung sollten unter Berücksichtigung der internen Sicherheitsanforderungen der Vertragsparteien und unter Gewährleistung eines angemessenen Schutzniveaus für die ausgetauschten personenbezogenen Daten gemäß den strengsten internationalen Normen festgelegt werden. **Diesbezügliche Änderungen sollten der Sachverständigengruppe vorgeschlagen werden –**

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

## *Artikel 1*

(1) Der Standpunkt der Europäischen Union in der Sachverständigen­gruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen ist in den Anhängen dieses Beschlusses festgelegt und wird von den Mitgliedstaaten, die Mitglied des AETR sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, vertreten.

**Der Mitgliedstaat, der im Rat der EU den Vorsitz führt, übermittelt diese Änderungsvorschläge der Sachverständigen­gruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals [...].**

(2) Formale und geringfügige Abänderungen dieses Standpunkts können ohne Änderung dieses Standpunkts vereinbart werden.

## *Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Dieser Beschluss tritt am [...] in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

## ANHANG I

### Möglicher Wortlaut des Artikels 22<sup>bis</sup> (Verfahren zur Änderung der Anlage IB)

Artikel 22<sup>bis</sup> erhält folgende Fassung:

1. Es wird ein Verwaltungsausschuss eingesetzt, der für Beschlüsse über Änderungen der Anlage IB dieses Übereinkommens zuständig ist. Der Verwaltungsausschuss setzt sich aus allen Vertragsparteien zusammen.
2. Der Verwaltungsausschuss hat seinen Sitz in Genf. Seine Sitzungen finden in der Regel in Genf statt. Der Ausschuss kann beschließen, Sitzungen an anderen Orten abzuhalten.
3. Der Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Genf stellt dem Ausschuss angemessene Sekretariatsdienste zur Verfügung.
4. Der Ausschuss wählt alle zwei Jahre einen Vorsitzenden und zwei stellvertretende Vorsitzende.
5. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen beruft den Verwaltungsausschuss im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen im Bedarfsfall und auf jeden Fall einmal jährlich ein.
6. Jede Vertragspartei kann Änderungen der Anlage IB dieses Übereinkommens vorschlagen. Jeder Änderungsvorschlag wird dem Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen schriftlich drei Monate vor der Sitzung des Verwaltungsausschusses, in der er angenommen werden soll, unterbreitet. Der Wortlaut jeder vorgeschlagenen Änderung wird allen Vertragsparteien mindestens einen Monat vor der Sitzung des Verwaltungsausschusses, in der er angenommen werden soll, in den drei Sprachen der Wirtschaftskommission für Europa übermittelt.



7. Mindestens die Hälfte der Vertragsparteien plus eine müssen anwesend sein, damit der Verwaltungsausschuss beschlussfähig ist. In Bezug auf dieses Quorum stimmen Organisationen der regionalen Integration als Vertragsparteien dieses Übereinkommens mit der Anzahl der Stimmen ihrer Mitgliedstaaten ab, ohne dass deren Anwesenheit bei der Abstimmung erforderlich ist.
8. Der Verwaltungsausschuss nimmt Beschlüsse mit Mehrheitsbeschluss der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien an.
9. Zur Annahme von Beschlüssen verfügt jede Vertragspartei über eine Stimme. Der Vertreter einer Organisation der regionalen Integration, die Vertragspartei des Übereinkommens ist, gibt die Stimmen für deren Mitgliedstaaten **gemäß Artikel 14 Absatz 1a** ab, ohne dass deren Anwesenheit bei der Abstimmung erforderlich wäre.
10. Falls ein Änderungsvorschlag zu Anlage IB dieses Übereinkommens auch eine Änderung anderer Artikel oder Anhänge des Übereinkommens beinhaltet, können diese Änderungen der Anlage nicht vor den sich auf andere Teile des Übereinkommens beziehenden Änderungen in Kraft treten. Wenn in diesem Zusammenhang gleichzeitig Änderungen der Anlage IB und anderer Teile des Übereinkommens vorgeschlagen werden, wird der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens der Zeitpunkt gemäß dem allgemein in Artikel 21 beschriebenen Verfahren bestimmt, wobei im Falle von Artikel 21 Absatz 7 der in der Änderung zu Anlage IB festgelegte Zeitpunkt zu berücksichtigen ist.
11. **Die Änderung des Artikels 22<sup>bis</sup> tritt in Kraft, sobald mindestens eine Organisation der regionalen Integration Vertragspartei des Übereinkommens geworden ist.**

## ANHANG II

### **Möglicher Wortlaut des Artikels 14 (Beitritt von Organisationen der regionalen Integration zum AETR)**

Artikel 14 wird wie folgt geändert:

Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

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

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

Absatz 5 erhält folgende Fassung:

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

## ANHANG III

### Möglicher Wortlaut des neuen Artikels 10<sup>bis</sup>

1. Um sicherzustellen, dass Fahrer nicht bereits Inhaber einer gültigen Fahrerkarte im Sinne der Anlage IB des Anhangs zum Übereinkommen sind, führen die Vertragsparteien nationale elektronische Register, in denen sie folgende Informationen über Fahrerkarten mindestens bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer speichern:

- Name und Vorname des Fahrers,
- Geburtsdatum und, wenn verfügbar, Geburtsort des Fahrers,
- Führerscheinnummer und Ausstellungsland des Führerscheins (falls zutreffend),
- Status der Fahrerkarte,
- Nummer der Fahrerkarte.

2. Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die elektronischen Register zusammengeschaltet und in ihrem gesamten Hoheitsgebiet für die Kartenausstellungsbehörden und die Kontrollbeamten, die die Einhaltung der Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten von Berufskraftfahrern zu überprüfen haben, zugänglich sind.

3. Bei der Ausstellung, Ersetzung oder erforderlichenfalls Erneuerung einer Fahrerkarte überprüfen die Vertragsparteien mittels des elektronischen Datenaustauschs, ob der Fahrer nicht bereits Inhaber einer anderen gültigen Fahrerkarte ist. Die Vertragsparteien gewährleisten für die ausgetauschten personenbezogenen Daten ein angemessenes Schutzniveau gemäß den strengsten internationalen Normen. Dazu zählt, dass sich die ausgetauschten Daten auf die für diese Überprüfung erforderlichen Daten beschränken und nicht ohne vorherige Genehmigung durch die Vertragsparteien, die die personenbezogenen Daten bereitstellen, für andere Zwecke verwendet werden.