



Brüssel, den 3. Oktober 2018
(OR. en)

12727/18

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0339 (NLE)

TRANS 426

VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	2. Oktober 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2018) 664 final
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 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2018) 664 final.

Anl.: COM(2018) 664 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 2.10.2018
COM(2018) 664 final

2018/0339 (NLE)

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

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) im Zusammenhang mit der geplanten Änderung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) in Bezug auf die Anbindung der nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR an TACHOnet zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das AETR

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (im Folgenden das „Übereinkommen“) zielt darauf ab, den Rechtsrahmen der Vertragsparteien des Übereinkommens in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer zu harmonisieren und die entsprechenden technischen Anforderungen für Bauart und Einbau des Fahrtenschreibers festzulegen. Das Übereinkommen trat am 5. Januar 1976 in Kraft.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens¹.

2.2. Die Sachverständigengruppe zum AETR

Die Sachverständigengruppe zum AETR ist eine technische Arbeitsgruppe, die vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzt wurde, um Änderungsvorschläge für das Übereinkommen auszuarbeiten. Vorschläge für Änderungen des Übereinkommens werden von den Sachverständigen der Gruppe einstimmig angenommen und dem SC.1 (UNECE-Hauptausschuss Straßenverkehr) zur Annahme mit der einfachen Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien vorgelegt.

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt der Sachverständigengruppe zum AETR

Am 15. Oktober 2018 muss die Sachverständigengruppe zum AETR auf ihrer 19. Tagung über einen Vorschlag zur Änderung des AETR in Bezug auf die Anbindung der nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR an TACHOnet (im Folgenden der „vorgesehene Rechtsakt“) beschließen, der dem SC.1 vorgelegt wird.

Ziel des vorgesehenen Rechtsakts ist die Festlegung der technischen Anforderungen für die Anbindung von nicht der EU angehörenden AETR-Vertragsparteien an TACHOnet über die von der Europäischen Kommission entwickelte Plattform „eDelivery“.

¹ Belgien (ratifiziert am 30.12.1977), Bulgarien (ratifiziert am 12.5.1995), Dänemark (ratifiziert am 30.12.1977), Deutschland (ratifiziert am 9.7.1975), Estland (ratifiziert am 3.5.1993), Finnland (ratifiziert am 16.2.1999), Frankreich (ratifiziert am 9.1.1978), Griechenland (ratifiziert am 11.1.1974), Irland (ratifiziert am 28.8.1979), Italien (ratifiziert am 28.12.1978), Kroatien (ratifiziert am 3.8.1992), Lettland (ratifiziert am 14.1.1994), Litauen (ratifiziert am 3.6.1998), Luxemburg (ratifiziert am 30.12.1977), Malta (ratifiziert am 24.9.2004), Niederlande (ratifiziert am 30.12.1977), Österreich (ratifiziert am 11.6.1975), Polen (ratifiziert am 14.7.1992), Portugal (ratifiziert am 20.9.1973), Rumänien (ratifiziert am 8.12.1994), Slowenien (ratifiziert am 6.8.1993), Slowakei (ratifiziert am 28.5.1993), Spanien (ratifiziert am 3.1.1993), Schweden (ratifiziert am 24.8.1973), Tschechische Republik (ratifiziert am 22.6.1993), Ungarn (ratifiziert am 22.10.1999), Vereinigtes Königreich (ratifiziert am 4.1.1978), Zypern (ratifiziert am 5.9.2003).

Der vorgesehene Rechtsakt wird für die Vertragsparteien nach Artikel 13 Absatz 1 des Übereinkommens verbindlich, der Folgendes vorsieht: „Alle neuen Bestimmungen dieses Übereinkommens, einschließlich seines Anhangs und seiner Anlagen 1B und 2, hinsichtlich der Einführung eines digitalen Kontrollgeräts werden für alle Vertragsparteien spätestens vier Jahre nach Inkrafttreten der Änderungen gemäß dem Verfahren nach Artikel 21 verbindlich“.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

TACHOnet ist das Europäische System für den elektronischen Informationsaustausch zwischen Mitgliedstaaten über Fahrtenschreiberkarten. Es ist ein wesentliches Instrument, um die Durchsetzung der in der Verordnung (EU) Nr. 561/2006² festgelegten Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr zu gewährleisten. Das Hauptziel von TACHOnet besteht darin zu überprüfen, ob zwei oder mehr Karten von verschiedenen Mitgliedstaaten für denselben Fahrer ausgestellt wurden.

Die Mitgliedstaaten sind zum Anschluss an TACHOnet gemäß Artikel 31 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014³ und zur Einhaltung der technischen Anforderungen der Verordnung (EU) 2016/68⁴ verpflichtet.

Die Vorschriften für die Lenk- und Ruhezeiten gelten auch für nicht der EU angehörende Vertragsparteien des AETR (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals). Um die Durchsetzung der Lenk- und Ruhezeiten in diesen Ländern zu gewährleisten, ist es daher von wesentlicher Bedeutung, dass auch sie an TACHOnet gebunden werden. Nicht der EU angehörende Vertragsparteien des AETR dürfen jedoch nicht direkt an TACHOnet gebunden werden. Die direkte Anbindung erfolgt über das TESTA-Netz (Trans European Services for Telematics between Administrations – Transeuropäische Telematikdienste zwischen Verwaltungen). Der Zugang zu diesem Netz ist Behörden und Einrichtungen aus der EU, EU-Mitgliedstaaten, EWR-Ländern, der Schweiz und Ländern, die der EU beitreten, vorbehalten. Drittländer, die der EU nicht beitreten oder die nicht Teil des EWR sind, müssen indirekt, d. h. über ein bereits an TESTA angeschlossenes Land, an TACHOnet gebunden werden. Diese indirekten Anbindungen beruhen auf bilateralen Abkommen zwischen nicht der EU angehörenden AETR-Vertragsparteien und dem Land, das den Anschluss bereitstellt.

Andorra, Armenien, Aserbaidschan, Bosnien und Herzegowina, Georgien, Liechtenstein, Moldau, Serbien und die Ukraine sind die neun nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR, die derzeit über die von Frankreich, Kroatien, Polen, Rumänien und der Schweiz zur Verfügung gestellten Zentralstellen indirekt an TACHOnet gebunden sind.

² Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

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) 2016/68 der Kommission vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen (ABl. L 15 vom 22.1.2016, S. 51).

Zu lösendes technisches Problem und Lösungsvorschlag

Die Generaldirektion Informatik der Kommission (DIGIT) hat kürzlich festgestellt, dass die indirekten Anbindungen nicht den von der Kommission geforderten Mindestsicherheitsstandards genügen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Netzabschnitt zwischen dem Mitgliedstaat und dem Dritten nicht gesichert werden muss. Darauf hinaus sind Angriffe auf diesen Teil des Netzes möglicherweise für die Kommission nicht sichtbar. Dadurch erhöht sich das Risiko von Verletzungen des Sicherheitssystems.

Indirekte Anbindungen müssen daher entfernt und durch ein alternatives Instrument ersetzt werden, das die Anbindung nicht der EU angehörender AEGR-Vertragsparteien an TACHOnet ermöglicht.

Diese Anbindung könnte über *eDelivery* erfolgen. *eDelivery* ist eine übergeordnete Plattform, die durch das CEF-Programm (Fazilität „Connecting Europe“) finanziert wurde. Sie ermöglicht eine Anbindung über das Internet und nutzt Standard-Sicherheitstechnologien wie PKI (Public Key Infrastructure), um die Authentizität, Integrität und Vertraulichkeit der ausgetauschten Informationen zu gewährleisten. Sie gewährleistet somit gegenseitiges Vertrauen beim elektronischen Informationsaustausch. Der *eDelivery*-Dienst wird von der GD DIGIT erbracht.

eDelivery wurde bereits für die Bereitstellung mehrerer EU-weiter Dienste wie PEPPOL (Pan-European Public Procurement On-line) und e-Codex (elektronische Verbindung zwischen Angehörigen der Rechtsberufe in der gesamten EU) erfolgreich genutzt. Das System könnte an TACHOnet angepasst werden.

Die GD DIGIT hat zwar keine spezifischen Fristen für die Abschaltung indirekter Anbindungen genannt, aber die Anpassung von *eDelivery* an TACHOnet würde schätzungsweise ein Jahr dauern. Daher ist es erforderlich, das AEGR-Übereinkommen so rasch wie möglich zu ändern, damit die *eDelivery* so schnell wie möglich einsatzbereit ist.

Pflichten der nationalen Behörden bei der Nutzung von TACHOnet

Die Nutzung von *eDelivery* für die Anbindung an TACHOnet setzt voraus, dass die angebundenen Parteien bestimmte Pflichten übernehmen, um eine ordnungsgemäße Nutzung des Systems und der mit den Beteiligten ausgetauschten Informationen zu gewährleisten. Diese Pflichten betreffen Folgendes:

a) Sicherheit

Die nationalen Behörden müssen private Schlüssel und entsprechende digitale Zertifikate schützen, indem sie

- die unbefugte Nutzung der privaten Schlüssel verhindern,
- ihre privaten Schlüssel nicht an Dritte weitergeben oder gegenüber Dritten offenlegen,
- die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit der privaten Schlüssel, die für TACHOnet generiert, gespeichert und verwendet werden, gewährleisten,
- den privaten Schlüssel nach Ablauf der Gültigkeitsdauer oder nach der Sperrung des Zertifikats nicht mehr nutzen,
- abgelaufene Schlüssel vernichten,
- die missbräuchliche Nutzung der privaten Schlüssel verhindern, indem sie die Sperrung des entsprechenden Public-Key-Zertifikats beantragen, sofern der private Schlüssel oder die Aktivierungsdaten des privaten Schlüssels gefährdet wurden.

b) Datenschutz

Der Schutz personenbezogener Daten muss sichergestellt werden. Da die nicht der EU angehörenden AETR-Vertragsparteien nicht an die europäischen Datenschutzvorschriften gebunden sind, muss die Einhaltung des Übereinkommens zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten gewährleistet werden. Dieses Übereinkommen ist der internationale Bezugsrahmen für den Schutz personenbezogener Daten.

c) Technische Aspekte

Die angebundenen Parteien müssen vor der Anbindung eine Reihe spezieller Tests durchführen. Außerdem müssen sie eine Mindestleistung garantieren, sodass TACHOnet nicht aufgrund von Betriebsstörungen auf nationaler Ebene gestört wird.

Rechtsinstrument

Die technischen Anforderungen für die Anbindung der nicht der EU angehörenden AETR-Vertragsparteien an TACHOnet sollten im geeigneten internationalen Rahmen, d. h. dem AETR-Übereinkommen, festgelegt werden.

Derzeit laufen in der Sachverständigengruppe zum AETR der UNECE Verhandlungen im Hinblick auf eine Änderung des Übereinkommens, um insbesondere die Anwendung der EU-Rechtsvorschriften über den intelligenten Fahrtenschreiber durch die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR zu gewährleisten und um der EU den Beitritt zum AETR zu ermöglichen⁵. Die technischen und rechtlichen Anforderungen an die Anbindung der nicht der EU angehörenden AETR-Vertragsparteien an TACHOnet sollten von der EU förmlich dem AETR-Sekretariat als eine neue Anlage zu dem Übereinkommen vorgelegt werden. Diese neue Anlage wird auf der nächsten Tagung der Sachverständigengruppe zum AETR und im Hauptausschuss Straßenverkehr zusammen mit den Elementen des Standpunkts der EU, die dem Sekretariat des AETR bereits 2016 übermittelt wurden, erörtert.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. 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 Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist⁶.

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Rechtsakte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige 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*“⁷.

⁵ Der Standpunkt der EU wurde mit dem Beschluss (EU) 2016/1877 des Rates vom 17. Oktober 2016 angenommen und dem AETR-Sekretariat von der Slowakischen Republik übermittelt.

⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

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

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die Sachverständigengruppe zum AETR ist ein vom Binnenverkehrsausschuss der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) eingesetztes Gremium.

Der Rechtsakt, den die Sachverständigengruppe zum AETR dem SC.1 vorlegen soll, stellt einen Akt mit Rechtswirkung dar. Der vorgesehene Rechtsakt wird nach Artikel 13 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.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Ziel und Inhalt 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.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Verkehr.

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

4.3. Schlussfolgerung

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

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 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) ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten.
- (2) Von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa wurde im Rahmen des AETR eine Sachverständigengruppe eingerichtet. Dieses Gremium ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten und dem Hauptausschuss Straßenverkehr zu unterbreiten.
- (3) Die Sachverständigengruppe zum AETR soll auf ihrer 19. Tagung am 15. Oktober 2018 einen Beschluss darüber annehmen, dem Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE einen Vorschlag zur Änderung des AETR vorzulegen.
- (4) Es ist angebracht, den im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderung des AETR für die Union bindend sein wird.
- (5) In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70, *AETR*, erkannte der Gerichtshof der Europäischen Union an, dass das Arbeitsgebiet des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals in die externe Zuständigkeit der Union fällt. Diese Zuständigkeit wurde seither in zahlreichen vom Unionsgesetzgeber erlassenen Rechtsakten ausgeübt, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹. Da der Gegenstand des AETR in den

⁸ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

⁹ 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)

Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, ist die Union für die Aushandlung und den Abschluss dieses Übereinkommens und seiner Änderungen ausschließlich zuständig.

- (6) Die nächste Tagung der Sachverständigengruppe zum **AETR** findet am **15. Oktober 2018 statt und die nächste Tagung des Hauptausschusses Straßenverkehr am 16. Oktober 2018**. Dabei werden die Sachverständigengruppe **und der Hauptausschuss** voraussichtlich Vorschläge der Vertragsparteien prüfen, die im Falle ihrer Annahme zu einer Änderung des AETR führen können, nachdem ein Verfahren zur Änderung des AETR eingeleitet und abgeschlossen worden ist. Sobald die Vorschläge angenommen wurden, sind die Unionsmitgliedstaaten 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 Rates¹⁰ und in Einklang mit dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit nach Artikel 4 Absatz 3 EUV einzuleiten. Die vorgeschlagenen Änderungen des AETR werden erst wirksam, wenn die Überarbeitung des AETR abgeschlossen ist.
- (7) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre nationalen elektronischen Fahrerkartenregister durch das Benachrichtigungssystem TACHOnet zu vernetzen oder, wenn es sich um ein kompatibles System handelt, sicherzustellen, dass der Austausch elektronischer Daten mit allen anderen Mitgliedstaaten über das Benachrichtigungssystem TACHOnet möglich ist. TACHOnet ist eine Plattform für den Austausch von Informationen über Fahrerkarten zwischen den Mitgliedstaaten, um sicherzustellen, dass Fahrer Inhaber nur einer Fahrerkarte sind.
- (8) Um eine europaweite Harmonisierung im Bereich des elektronischen Austauschs von Informationen über Fahrerkarten zu erreichen, muss TACHOnet von allen Vertragsparteien des AETR als einheitliche Plattform genutzt werden.
- (9) Die Anbindung an das Benachrichtigungssystem TACHOnet erfolgt derzeit entweder direkt über einen Anschluss an TESTA (Trans European Services for Telematics between Administrations — Transeuropäische Telematikdienste zwischen Verwaltungen) oder aber indirekt über einen bereits an TESTA angeschlossenen Mitgliedstaat. Da es sich bei TESTA um einen Dienst handelt, der auf die Mitgliedstaaten und Organe der Union beschränkt ist, sind die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR verpflichtet, die Anbindung an TACHOnet indirekt herzustellen.
- (10) Die Kommission hat kürzlich die indirekten Anbindungen an das Benachrichtigungssystem TACHOnet geprüft und ist zu dem Schluss gelangt, dass sie nicht dasselbe Sicherheitsniveau wie TESTA aufweisen. Insbesondere gibt es keine ausreichende Gewähr für Authentizität, Integrität und Vertraulichkeit der Informationen, die über indirekte Anbindungen ausgetauscht werden. Die indirekte Anbindung an TACHOnet sollte daher durch eine sichere Anbindung ersetzt werden.
- (11) eDelivery ist ein von der Kommission entwickeltes Netz von Verbindungsknoten für die digitale Kommunikation, bei dem jeder Teilnehmer auf nationaler Ebene zu einem

¹⁰ 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) (ABl. L 334 vom 24.12.1977, S. 11).

Knoten wird, der Standard-Übertragungsprotokolle und -sicherheitsrichtlinien verwendet. eDelivery ist ein flexibles Instrument, das an die jeweiligen Dienste angepasst werden kann.

- (12) eDelivery nutzt weitverbreitete Sicherheitstechnologien wie PKI (Public Key Infrastructure), um die Authentizität, Integrität und Vertraulichkeit der ausgetauschten Informationen zu gewährleisten. Der Zugang der nicht der EU angehörenden AETR-Vertragsparteien zu TACHOnet sollte über eDelivery erfolgen.
- (13) Die AETR-Vertragsparteien sollten ein besonderes Verfahren für den Empfang der digitalen Zertifikate und der entsprechenden elektronischen Schlüssel, die den Zugang zu TACHOnet gewähren, befolgen.
- (14) Die Anbindung an TACHOnet über eDelivery bedeutet, dass die AETR-Vertragsparteien verpflichtet sind, sicherzustellen, dass die elektronischen Schlüssel und die Zertifikate, mit denen Zugang zum System gewährt wird, geschützt sind und nicht von unbefugten Parteien verwendet werden können. Sie sollten ferner gewährleisten, dass Schlüssel, deren Zertifikate abgelaufen sind, nicht mehr verwendet werden.
- (15) Der Schutz personenbezogener Daten, die den Parteien über TACHOnet zur Verfügung stehen, muss im Einklang mit dem Übereinkommen zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten (Straßburg, 21. Januar 1981) gewährleistet werden.
- (16) Nationale Behörden, die an TACHOnet angebunden sind, sind verpflichtet, die entsprechende technische Umsetzung zu realisieren, um sicherzustellen, dass TACHOnet auf einem hohen Leistungsniveau arbeitet. Die Kommission hat die Aufgabe, die Tests zu erstellen, mit denen dieses Leistungsniveau bestätigt wird, und sie in Abstimmung mit den zuständigen nationalen Behörden durchzuführen.
- (17) Da die Europäische Union nicht Vertragspartei des AETR ist und ihr Status es ihr nicht erlaubt, die vorgeschlagenen Änderungen zu übermitteln, sollten die Mitgliedstaaten im Interesse der Union die vorgeschlagenen Änderungen der Sachverständigengruppe im Geiste der loyalen Zusammenarbeit übermitteln, um die Verwirklichung der Unionsziele zu fördern.
- (18) Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglied der Sachverständigengruppe des AETR und des Hauptausschusses Straßenverkehr sind, einvernehmlich vertreten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union auf der 19. Tagung der Sachverständigengruppe des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) zu vertreten ist, besteht darin, dass die vorgeschlagenen Änderungen des AETR gemäß dem diesem Beschluss beigefügten Dokument befürwortet werden.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union vorgetragen, die Mitglied der AETR sind und gemeinsam handeln.

Formale und geringfügige Änderungen des in Artikel 1 genannten Standpunkts können ohne Änderung dieses Standpunkts vereinbart werden.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*