



Rat der
Europäischen Union

042301/EU XXVI. GP
Eingelangt am 13/11/18

Brüssel, den 13. November 2018
(OR. en)

13711/18

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0339 (NLE)

TRANS 488

GESETZGEBUNGSAKTE UND ANDERE RECHTSINSTRUMENTE

Betr.: BESCHLUSS DES RATES zur Festlegung des gemeinsamen 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

13711/18

CAS/mhz/l1

TREE.2

DE

BESCHLUSS (EU) 2018/... DES RATES

vom ...

**zur Festlegung des gemeinsamen 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**

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)¹ ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten.
- (2) Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ("UNECE") hat im Rahmen des AETR eine AETR–Sachverständigengruppe eingerichtet. Dieses Gremium ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten und dem Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu unterbreiten.
- (3) Die AETR–Sachverständigengruppe berät derzeit über Änderungen des AETR auf der Grundlage eines Vorschlags, der einem - mit dem Beschluss (EU) 2016/1877 des Rates² angenommenen - Standpunkt der Union dazu folgt.. Eine weitere Änderung des AETR erscheint notwendig, damit nicht der EU angehörende Vertragsparteien des AETR sich auf der Grundlage harmonisierter Sicherheits- und Datenschutzstandards am Austausch von Informationen über Fahrerkarten beteiligen können.

¹ ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1.

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).

- (4) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 165/2014¹ sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, ihre nationalen elektronischen Fahrerkartenregister durch das Benachrichtigungssystem TACHOnet (Telematics Network for the Exchange of Information Concerning the Issuing of Tachograph Cards) zu vernetzen oder, wenn sie ein kompatibles System einsetzen, 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.
- (5) Um eine europaweite Harmonisierung im Bereich des elektronischen Austauschs von Informationen über Fahrerkarten zu erreichen, ist es erforderlich, dass TACHOnet von allen Vertragsparteien des AETR als einheitliche Plattform genutzt wird.
- (6) 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 indirekt über einen bereits an TESTA angeschlossenen Mitgliedstaat. Da es sich bei TESTA um Dienste handelt, die auf die Mitgliedstaaten und Organe der Union beschränkt sind, können die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien des AETR die Anbindung an TACHOnet nur indirekt herstellen.

¹ 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).

- (7) 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.
- (8) eDelivery ist ein von der Kommission entwickeltes Netz von Verbindungsknoten für die digitale Kommunikation, bei dem jeder Teilnehmer auf nationaler Ebene zu einem Knoten wird, der Standard-Übertragungsprotokolle und -sicherheitsrichtlinien verwendet. eDelivery ist ein flexibles Instrument, das an die jeweiligen Dienste angepasst werden kann.
- (9) 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 gewährt werden.
- (10) 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.

- (11) Die Anbindung an TACHOnet über eDelivery bedeutet, dass die AETR–Vertragsparteien verpflichtet sind, sicherzustellen, dass die elektronischen Schlüssel und Zertifikate, mit denen Zugang zum System gewährt wird, geschützt sind und nicht von unbefugten Parteien verwendet werden können. Die AETR-Vertragsparteien sollten ferner gewährleisten, dass Schlüssel, deren Zertifikate abgelaufen sind, nicht mehr verwendet werden.
- (12) Es ist erforderlich, den Schutz personenbezogener Daten, die den Parteien über TACHOnet zur Verfügung stehen, muss gemäß dem Übereinkommen zum Schutz des Menschen bei der automatischen Verarbeitung personenbezogener Daten vom 28. Januar 1981 zu gewährleisten.
- (13) Nationale Behörden, die an TACHOnet angebunden sind, sind verpflichtet, die entsprechende technische Umsetzung zu realisieren, um sicherzustellen, dass TACHOnet auf einem hohen Leistungsniveau arbeitet. Es ist Aufgabe der Kommission, die Tests zu erstellen, mit denen dieses Leistungsniveau bestätigt wird, und sie in Abstimmung mit den zuständigen nationalen Behörden durchzuführen.

- (14) In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70¹ 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, einschließlich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006² und (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates. Da der Gegenstand des AETR in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, liegt die ausschließliche Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss aller einschlägigen Abkommen und deren Änderungen bei der Union.
- (15) Vorschläge der Vertragsparteien können im Falle ihrer Annahme durch die AETR-Sachverständigengruppe zu einer Änderung des AETR führen, nachdem ein Verfahren zur Änderung des AETR eingeleitet und abgeschlossen worden ist. Wenn die Vorschläge der Vertragsparteien von der AETR-Sachverständigengruppe angenommen werden, sind die Unionsmitgliedstaaten als Vertragsparteien des AETR vorbehaltlich eines etwaigen gesonderten Beschlusses des Rates gemäß Artikel 218 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in einem zweiten Schritt zur Zusammenarbeit, unter Einsatz des Verfahrens zur Überarbeitung des AETR nach dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit nach Artikel 4 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union verpflichtet. Die vorgeschlagenen Änderungen des AETR werden erst wirksam, wenn die Überarbeitung des AETR abgeschlossen ist.

¹ ECLI:EU:C1971:32.

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).

- (16) Es ist angemessen, den im Namen der Union in der AETR–Sachverständigengruppe zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Änderung des AETR für die Union bindend sein wird.
- (17) Da die Union nicht Vertragspartei des AETR ist und ihr Status es ihr nicht erlaubt, die vorgeschlagenen Änderungen zu übermitteln, sollten die Mitgliedstaaten im Namen und im Interesse der Union die vorgeschlagenen Änderungen der AETR–Sachverständigengruppe im Geiste der loyalen Zusammenarbeit übermitteln, um die Verwirklichung der Unionsziele zu fördern.
- (18) Der Standpunkt der Union ist von ihren Mitgliedstaaten, die Mitglied der AETR–Sachverständigengruppe und des UNECE Hauptausschusses Straßenverkehr sind, einvernehmlich zu vertreten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

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

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Vertragsparteien des AETR sind, gemeinsam vorgetragen.

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

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag nach seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident