



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 20.3.2023  
COM(2023) 144 final

2023/0075 (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), im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und gegebenenfalls in Bezug auf die Notifizierung durch das UN-Generalsekretariat gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR 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 vorgesehene Annahme der Änderung des AETR-Übereinkommens hinsichtlich der Aufnahme einer Höhere-Gewalt-Klausel zu vertreten ist.

### **2. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **2.1. Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**

Das AETR zielt darauf ab, den Rechtsrahmen der Vertragsparteien des AETR in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer und die entsprechenden technischen Anforderungen an Bauart und Einbau des in Fahrzeugen verwendeten Kontrollgeräts (den Fahrtenschreiber) zu harmonisieren. Das AETR trat am 5. Januar 1976 in Kraft. Es wurde in der Folge geändert, zuletzt am 20. September 2010.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des AETR<sup>1</sup>.

#### **2.2. Die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr**

Die Sachverständigengruppe zum AETR ist eine vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzte technische Gruppe, deren Ziel es ist, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten. Gemäß dem Beschluss zur Einsetzung der Sachverständigengruppe zum AETR kann sich die Europäische Union an der Sachverständigengruppe beteiligen<sup>2</sup>.

Der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) wurde vom Binnenverkehrsausschuss eingesetzt, um die Entwicklung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs zu fördern. Dazu gehört auch die Harmonisierung und Vereinfachung der Vorschriften und Anforderungen für den Straßenverkehr.

---

<sup>1</sup> 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), Tschechien (ratifiziert am 22.6.1993), Ungarn (ratifiziert am 22.10.1999), und Zypern (ratifiziert am 5.9.2003).

<sup>2</sup> Decision on matters relating to Inland Transport Committee (Beschluss über Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Binnenverkehrsausschuss): Establishment of a Group of Experts on European Agreement Concerning Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (Einsetzung einer Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals, AETR), ECE/EX/2011/L.16, paragraph 3: „In accordance with the Guidelines, participation in the Expert Group would be open to all ECE member States, all AETR Contracting Parties and the European Union (...) (Gemäß den Leitlinien steht die Teilnahme an der Sachverständigengruppe allen ECE-Mitgliedstaaten, allen AETR-Vertragsparteien und der Europäischen Union offen).“

Vorschläge zur Änderung des AETR werden in der Regel zunächst von den Mitgliedern der Sachverständigengruppe erörtert und anschließend dem Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE zur Billigung vorgelegt. Wird in beiden Gremien Einvernehmen erzielt, legt eine Vertragspartei des AETR dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Änderung gemäß Artikel 21 des AETR förmlich vor. Die bei der UNECE eingesetzten Gremien (die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr) bieten ein Forum für die Erörterung und Billigung, um die förmliche Einreichung einer Änderung gemäß dem AETR vorzubereiten und Einsprüche zu vermeiden, sobald eine Änderung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen förmlich vorgelegt wird. Daher ist es wichtig, auch in diesen Gremien zu vertretende Standpunkte der Union festzulegen, damit nicht der EU angehörende Vertragsparteien, die den zuständigen UN/ECE-Gremien Vorschläge unterbreiten, den Standpunkt der Union so früh wie möglich kennen.

Gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR können die Vertragsparteien den Wortlaut eines Änderungsvorschlags jedoch auch direkt dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mitteilen, der ihn dann allen Vertragsparteien übermittelt. Sobald die förmliche Einreichung eines Vorschlags zur Änderung des AETR notifiziert wurde, haben die Vertragsparteien sechs Monate Zeit, Einspruch gegen den Vorschlag zu erheben. Der Vorschlag gilt als angenommen, wenn keine Vertragspartei innerhalb dieser Frist Einspruch erhebt.

### **2.3. Der von der Sachverständigengruppe zum AETR und vom Hauptausschuss Straßenverkehr zu prüfende vorgesehene Rechtsakt**

Am 20. Februar 2023 soll die Sachverständigengruppe zum AETR auf ihrer 31. Sitzung entscheiden, ob dem Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) ein Vorschlag der belarussischen Regierung zur Änderung von Artikel 4 des AETR in Bezug auf die Aufnahme einer Höhere-Gewalt-Klausel (im Folgenden „vorgesehener Rechtsakt“)<sup>3</sup> vorgelegt werden soll. Dieser vorgesehene Rechtsakt ist in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2<sup>4</sup>, vorgelegt von Belarus, und ECE/TRANS/SC.1/GE.21.2023.1,<sup>5</sup> vorgelegt von der Russischen Föderation, enthalten.

Zweck des vorgesehenen Rechtsakts ist es, Fahrern einer Vertragspartei, die Tätigkeiten im internationalen Straßenverkehr ausüben, für einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren die Verwendung handschriftlich ausgefüllter Schaublätter anstelle einer digitalen Fahrtenschreiberkarte zu ermöglichen, wenn diese Vertragspartei mit Umständen „höherer Gewalt“ konfrontiert ist.

Sollte der vorgesehene Rechtsakt angenommen werden, so würde er für die Vertragsparteien gemäß Artikel 21 Absatz 6 des AETR verbindlich, der besagt: „Jede Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sie als angenommen gilt.“

## **3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT**

Seit Beginn des rechtswidrigen Angriffskriegs der Russischen Föderation gegen die Ukraine am 24. Februar 2022, den die Republik Belarus unterstützt, hat die Europäische Union Sanktionen sowohl gegen Russland als auch gegen Belarus verhängt.

---

<sup>3</sup> Tagesordnungspunkt 4, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69: [ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69 \(unece.org\)](https://unece.org/ece/trans/sc1/ge21/69).

<sup>4</sup> ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2: [Прочие вопросы - \(Belarus\) | UNECE](#).

<sup>5</sup> Der gleiche Änderungsvorschlag wurde von Russland in das Dokument ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1 aufgenommen: [Добавление 1С - \(Russische Föderation\) | UNECE](#), obgleich dieses Dokument hauptsächlich Anmerkungen zu einem anderen Vorschlag der Union (neue Anlage 1C zum AETR) enthält.

Diese Sanktionen haben unter anderem dazu geführt, dass bestimmte EU-Unternehmen ihre Geschäftstätigkeit in und mit Belarus und Russland eingestellt haben. Dazu gehören Unternehmen, die normalerweise Karten und Chips für digitale Fahrtenschreiber an die ausstellenden Behörden dieser beiden Länder liefern. Infolgedessen können Belarus und Russland tatsächlich geltend machen, dass sie ihren Fahrern keine Fahrtenschreiberkarten ausstellen können, sodass die Fahrer nicht den Anforderungen des AETR genügen können, wenn sie grenzüberschreitende Beförderungen im Straßenverkehr durchführen, die in den Geltungsbereich des AETR fallen.

Daher haben beide Regierungen vorgeschlagen, in das AETR eine Höhere-Gewalt-Klausel aufzunehmen, die es Fahrern, die über eine von diesen Ländern ausgestellte digitale Fahrtenschreiberkarte verfügen sollten, ermöglichen würde, von der Pflicht zur Verwendung dieser Karte ausgenommen zu werden und alternative Aufzeichnungsmethoden wie Schaublätter zu verwenden. Diese Alternative würde es den beiden Ländern ermöglichen, ihre grenzüberschreitenden Beförderungen weiterhin legal durchzuführen und eine Situation zu umgehen, die wahrscheinlich auf den rechtswidrigen Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine zurückzuführen ist, den Belarus unterstützt und der zur Anwendung von EU-Sanktionen gegen Russland und Belarus geführt hat. Der Standpunkt der Union sollte daher darin bestehen, sich gegen die Annahme eines solchen Änderungsvorschlags auszusprechen, da er den mit der Sanktionsregelung der EU verfolgten Zielen zuwiderlaufen würde.

Der vorgeschlagene Standpunkt steht auch im Einklang mit der Politik der EU, angesichts des rechtswidrigen Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine keine russischen oder belarussischen Änderungen an internationalen Übereinkommen anzunehmen.

Darüber hinaus würde die vorgeschlagene Änderung inhaltlich und unabhängig vom geopolitischen Kontext, in dem sie eingereicht wurde, auch das AETR erheblich schwächen. Nach dem Änderungsvorschlag könnte jede Vertragspartei durch eine einfache Mitteilung an den Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE – der seinerseits lediglich unterrichtet würde und nicht befugt wäre, die von dieser Vertragspartei geltend gemachten Gründe für das Vorliegen „höherer Gewalt“ zu prüfen – eines der Hauptziele des Übereinkommens umgehen, nämlich den Einbau und die Verwendung eines harmonisierten Kontrollgeräts (digitaler Fahrtenschreiber und digitale Fahrtenschreiberkarte) für grenzüberschreitende Beförderungen. Fahrer, die über eine von dieser Vertragspartei ausgestellte Fahrerkarte verfügen sollten, wären bis zu zwei Jahre lang nicht verpflichtet, im grenzüberschreitenden Verkehr eine digitale Fahrtenschreiberkarte zu verwenden.

Dadurch würde die Durchsetzung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten durch die Fahrer, wie sie an anderer Stelle im AETR festgelegt sind, drastisch erschwert, zumal dies im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei des AETR als der Vertragspartei des Fahrers erfolgen würde. In der Praxis würde durch diese Änderung daher ein Schlupfloch geschaffen, das wahrscheinlich den gesamten Zweck des Übereinkommens gefährden würde.

Der Standpunkt der Union ist erforderlich, da die von der Republik Belarus eingereichte Änderung, sofern sie angenommen wird, für alle AETR-Vertragsparteien, zu denen alle Mitgliedstaaten gehören, verbindlich sein wird. In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70, AETR<sup>6</sup> erkannte der Gerichtshof der Europäischen Union an, dass das Arbeitsgebiet des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fällt. Diese Kompetenz wurde seither in zahlreichen von den Legislativorganen der Union erlassenen Rechtsakten, darunter die Verordnung (EG)

---

<sup>6</sup> ECLI:EU:C:1971:32.

Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>7</sup> und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup>, ausgeübt. Der vorgesehene Rechtsakt hat direkte Auswirkungen auf das EU-Recht, einschließlich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014. 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 des Übereinkommens und seiner Änderungen gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV bei der Union.

#### **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 ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist<sup>9</sup>.

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 sind, aber „geeignet, den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“<sup>10</sup>.

###### *4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall*

Die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) sind Gremien, die vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzt wurden.

Die vorgeschlagene Änderung stellt einen rechtswirksamen Akt dar. Sollte die vorgesehene Änderung angenommen werden, so wäre sie gemäß Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend und geeignet, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften, nämlich der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, die den Gegenstand des AETR abdecken und ausdrücklich auf dieses Übereinkommen verweisen, maßgeblich zu beeinflussen.

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

---

<sup>7</sup> 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).

<sup>8</sup> Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber 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)

<sup>9</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

<sup>10</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

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

## **4.2. Materielle Rechtsgrundlage**

### *4.2.1. Grundsätze*

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt 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 Bereich der Verkehrspolitik.

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

## **4.3. Fazit**

Die 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 Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa und gegebenenfalls in Bezug auf die Notifizierung durch das UN-Generalsekretariat gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR 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)<sup>11</sup> ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten.
- (2) Die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa hat 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 31. Sitzung am 20. Februar 2023 einen Vorschlag der Regierungen von Belarus und der Russischen Föderation erörtern, Artikel 4 des Übereinkommens durch die Aufnahme einer Höhere-Gewalt-Klausel zu ändern (siehe die Dokumente ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 und ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1)<sup>12</sup>.
- (4) Der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR und möglicherweise im Hauptausschuss Straßenverkehr zu vertretende Standpunkt sollte festgelegt werden, da die Änderung des Übereinkommens, die diese prüfen und billigen sollen, gemäß Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend und geeignet wäre, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften, insbesondere der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, maßgeblich zu beeinflussen.
- (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 ausschließliche Außenkompetenz der Union fällt. Diese Kompetenz wurde seither in zahlreichen von den Legislativorganen der Union erlassenen Rechtsakten, darunter die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen

<sup>11</sup> ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1.

<sup>12</sup> Der gleiche Änderungsvorschlag wurde von Russland in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1 aufgenommen, wenngleich dieses Dokument hauptsächlich Anmerkungen zu einem anderen Vorschlag der Union enthält (neue Anlage 1C zum AETR).

Parlaments und des Rates<sup>13</sup> und die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>14</sup>, ausgeübt. Da der Gegenstand des AETR in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt, liegt die ausschließliche Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des AETR und seiner Änderungen gemäß Artikel 3 Absatz 2 AEUV bei der Union.

- (6) Mit der vorgeschlagenen Änderung soll ein praktisches Problem gelöst werden, das wahrscheinlich auf den rechtswidrigen Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine zurückzuführen ist, den Belarus unterstützt und der zur Anwendung von EU-Sanktionen gegen Russland und Belarus geführt hat. Die Änderung würde es einer Vertragspartei ermöglichen, einseitig mitzuteilen, dass sie einen der Hauptzwecke des AETR, nämlich die Verwendung eines harmonisierten Kontrollgeräts für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr (digitaler Fahrtenschreiber), aus Gründen höherer Gewalt, die keiner Validierung oder Bewertung unterliegen, nicht mehr erfüllen kann.
- (7) Nach einer solchen Erklärung einer Vertragspartei des AETR wäre es nach dem vorgesehenen Rechtsakt nicht mehr erforderlich die Verwendung digitaler Fahrtenschreiber und digitaler Fahrtenschreiberkarten für in dieser Vertragspartei zugelassene Fahrzeuge, die grenzüberschreitende Beförderungen im Straßenverkehr durchführen, vorzuschreiben. Dadurch würde die Durchsetzung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten durch die Fahrer, wie sie an anderer Stelle im AETR festgelegt sind, drastisch erschwert und es würde ein Schlupfloch geschaffen, das wahrscheinlich den gesamten Zweck des Übereinkommens gefährden würde.
- (8) Der in der Sachverständigengruppe zum AETR und im Hauptausschuss Straßenverkehr zu vertretende Standpunkt der Union sollte darin bestehen, die vorgeschlagene Änderung nicht zu unterstützen, um eine erhebliche Schwächung der Durchsetzung der im AETR festgelegten Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten zu verhindern und die volle Wirkung der EU-Sanktionsregelung sicherzustellen.
- (9) Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Russische Föderation oder die Republik Belarus den Vorschlag zur Änderung des AETR gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR unter Missachtung der Beratungen von UN/ECE-Gremien förmlich vorlegt. In diesem Fall sollten die Mitgliedstaaten nach dem Verfahren des Artikels 21 Absatz 2 Buchstabe b des AETR Einspruch gegen den Vorschlag erheben.
- (10) Der Standpunkt der Union sollte von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglied der Sachverständigengruppe zum AETR und des Hauptausschusses Straßenverkehr sind und gemeinsam im Interesse der Union handeln, zum Ausdruck gebracht werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Der Standpunkt der Union auf der 31. Sitzung der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und gegebenenfalls auf der nächsten Sitzung des Hauptausschusses

<sup>13</sup> 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).

<sup>14</sup> Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber 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)



Straßenverkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) oder in späteren Sitzungen besteht darin, die vorgeschlagene Änderung des AETR in der Fassung der Dokumente ECE/TRANS/SC.21/2023/2 und ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1, eine Höhere-Gewalt-Klausel aufzunehmen, nicht zu unterstützen und auch keine inhaltlich ähnliche Änderung zu unterstützen, die von der Russischen Föderation oder der Republik Belarus eingebracht wird.

#### *Artikel 2*

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 und gemeinsam im Interesse der Union handeln, vertreten.

#### *Artikel 3*

Erhalten die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR eine Mitteilung, wonach die Russische Föderation oder die Republik Belarus, unter Missachtung der Beratungen von Gremien der UNECE, die Änderung gemäß ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 oder eine inhaltlich ähnliche Änderung förmlich vorgeschlagen haben, so erheben die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe a des AETR Einspruch gegen den Vorschlag.

#### *Artikel 4*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident/Die Präsidentin*