



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.1.2026
COM(2026) 15 final

2026/0007 (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 in Bezug auf einen Vorschlag zur Ermöglichung eines Beitritts der Mongolei zum 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 (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) und im Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE in Bezug auf die vorgesehene Annahme der Änderungen des AETR-Übereinkommens zur Ermöglichung eines Beitritts der Mongolei zum AETR zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals

Das AETR zielt darauf ab, den Rechtsrahmen seiner Vertragsparteien 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 und wurde in der Folge mehrfach geändert.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des AETR¹.

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 beteiligen². Die Kommission vertritt daher die Union in dieser Sachverständigengruppe.

Der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) ist eine vom Binnenverkehrsausschuss eingesetzte Gruppe, die die Entwicklung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs fördert. Dazu gehört auch die Harmonisierung und Vereinfachung der Vorschriften und Anforderungen für den Straßenverkehr. Nur Vertragsparteien des AETR nehmen als

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), Schweden (ratifiziert am 24.8.1973), Slowakei (ratifiziert am 28.5.1993), Slowenien (ratifiziert am 6.8.1993), Spanien (ratifiziert am 3.1.1993), Tschechien (ratifiziert am 22.6.1993), Ungarn (ratifiziert am 22.10.1999) und Zypern (ratifiziert am 5.9.2003).

² Decision on matters relating to Inland Transport Committee: Establishment of a Group of Experts on European Agreement Concerning Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR), ECE/EX/2011/L.16, Absatz 3: „Gemäß den Leitlinien steht die Teilnahme an der Sachverständigengruppe allen ECE-Mitgliedstaaten, allen AETR-Vertragsparteien und der Europäischen Union offen.“

Mitglieder am Hauptausschuss Straßenverkehr teil. Die Europäische Union ist als Beobachterin des Hauptausschusses eingeladen und wird dabei durch die Kommission oder die Delegation der Europäischen Union bei den Vereinten Nationen und anderen internationalen Organisationen in Genf vertreten.

Vorschläge zur Änderung des AETR werden in der Regel zunächst in der Sachverständigengruppe erörtert, geprüft und gebilligt und anschließend dem Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE zur Billigung vorgelegt. Wird in beiden Gremien Einvernehmen hinsichtlich bestimmter Änderungen des AETR erzielt, legt eine Vertragspartei des AETR dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Änderung gemäß Artikel 21 des AETR förmlich vor. Sobald den Vertragsparteien die Einreichung eines Vorschlags zur Änderung des AETR vom Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert wurde, haben sie sechs Monate Zeit, Einspruch gegen die Änderung zu erheben. Die Änderung gilt als angenommen, wenn keine Vertragspartei innerhalb dieser Frist Einspruch erhebt.

Die bei der UNECE eingesetzten Gremien (die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr) bieten ein Forum, in dem Änderungen des AETR erörtert, geprüft und gebilligt werden, um so die förmliche Einreichung einer Änderung gemäß dem AETR beim Generalsekretär der Vereinten Nationen vorzubereiten und anschließende Einsprüche zu vermeiden. Es ist daher angezeigt, Standpunkte der Union zu Beschlüssen festzulegen, die in der Sachverständigengruppe und im Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu vertreten sind.

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

Die Sachverständigengruppe zum AETR wird im Februar 2026 auf ihrer 40. Sitzung oder auf späteren Sitzungen auf der Grundlage des diesem Vorschlag beigefügten Vorschlags der Union Vorschläge zur Änderung von Artikel 14 Absatz 1 prüfen und erarbeiten, um der Mongolei den Beitritt zu diesem Übereinkommen zu ermöglichen.

Ein ähnlicher Vorschlag wurde den UNECE-Arbeitsgruppen von Deutschland ursprünglich im September 2023 vorgelegt.

Artikel 14 Absatz 1 des AETR³ eröffnet den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa (Economic Commission for Europe, ECE) und den Staaten, die gemäß Absatz 8 oder 11 des ECE-Mandats in beratender Funktion zur ECE zugelassen sind, die Möglichkeit des Beitritts zu dem Übereinkommen. Ferner ist darin festgelegt, dass Beitritte nach Absatz 11 des ECE-Mandats auf Ägypten, Algerien, Jordanien, Libanon, Marokko und Tunesien beschränkt sind.

Somit steht nach Artikel 14 Absatz 1 des AETR der Beitritt zum AETR derzeit neben nichteuropäischen Staaten, die bereits Mitglieder der ECE sind, nur auf einer erschöpfenden Liste befindlichen nichteuropäischen Staaten offen. Daher muss jeder nichteuropäische Staat, der weder Mitglied der ECE ist noch auf der Liste in Artikel 14 Absatz 1 des AETR steht, diesem Übereinkommen aber beitreten möchte, eine Vertragspartei finden, die bereit ist, einen Vorschlag zur Änderung von Artikel 14 Absatz 1 des AETR zur Aufnahme des betreffenden Staates in die betreffende Liste vorzulegen.

Da der Gegenstand des AETR in die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt, hat sich die Mongolei an die Kommission gewandt, um sich nach der Möglichkeit zu erkundigen, dass

³ In der vom Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) auf seiner 114. Sitzung (ECE/TRANS/SC.1/412, Absatz 16) vom 16. bis 18. Oktober 2019 in Genf angenommenen Fassung, die am 23. April 2022 in Kraft getreten ist.

die Union einen Vorschlag zur Änderung von Artikel 14 Absatz 1 des AETR vorlegt, um die Mongolei ausdrücklich in die Liste der nichteuropäischen Staaten aufzunehmen, die diesem Übereinkommen beitreten können.

Zweck des vorgesehenen Aktes ist es daher, der Mongolei den Beitritt zum AETR zu ermöglichen. Die Sachverständigengruppe wird beauftragt, den Vorschlag hinsichtlich der Billigung der vorgeschlagenen Änderung zu prüfen und deren Billigung dem Hauptausschuss Straßenverkehr zu empfehlen. Falls erforderlich, unterstützt der Hauptausschuss Straßenverkehr die Sachverständigengruppe mit Beratung und Handlungsempfehlungen. Sobald der Hauptausschuss Straßenverkehr den Vorschlag informell gebilligt hat, legt eine Vertragspartei diese Änderung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vor.

Wird der vorgesehene Akt angenommen, so wird er für die Vertragsparteien nach Artikel 21 Absatz 6 des Übereinkommens verbindlich; dieser lautet wie folgt: „Jede Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sie als angenommen gilt.“ Die Mongolei hätte dann die Möglichkeit, dem AETR gemäß dem in Artikel 14 des Übereinkommens festgelegten Verfahren beizutreten.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Die Mongolei teilte der Kommission erstmals im Januar 2024 mit, dass sie ihre Handelsrouten auf der Straße weiterentwickeln wolle und somit den Beitritt zum AETR anstrebe. Dazu gehöre es auch, ihren Straßenverkehrssektor und die von diesem erbrachten internationalen Beförderungsleistungen über ihre unmittelbaren Nachbarn (China und die Russische Föderation) hinaus weiterzuentwickeln.

In diesem Zusammenhang hat die Mongolei der Kommission das Bestehen von bilateralen Abkommen über den internationalen Straßenverkehr mit mehreren EU- und Nicht-AETR-Ländern mitgeteilt. Diese finden sich in der nachstehenden Tabelle 1.

*Tabelle 1: Status der bilateralen Abkommen der Mongolei im internationalen Straßenverkehr
(Quelle: Regierung der Mongolei, Februar 2025)*

	EU-Mitgliedstaaten	Nicht der EU angehörende AETR-Vertragsparteien
Bestehende bilaterale Abkommen oder Austauschgenehmigungen der Mongolei im internationalen Straßenverkehr	Deutschland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn	Belarus, Georgien, Kasachstan, Kirgisistan, Moldau, Russische Föderation, Türkei, Turkmenistan, Ukraine, Usbekistan,

Darüber hinaus ist die Mongolei Vertragspartei mehrerer internationaler Übereinkommen über den Straßenverkehr und die Straßenverkehrssicherheit⁴ sowie des Zollübereinkommens über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR (TIR-Übereinkommen).

⁴ Dazu gehören das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (Beitrittsdatum: [19.12.1997](#)), das Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen (Beitrittsdatum: [19.12.1997](#)) und das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR, Beitrittsdatum: [18.9.2003](#)).

Auch wenn die Mongolei den Großteil ihres Güterauschanges im Straßenverkehr verständlicherweise mit ihren Nachbarn abwickelt⁵, scheint es dennoch im Interesse der Union und ihrer Mitgliedstaaten zu liegen, dass die Mongolei dem AETR beitrifft. Ein solcher Beitritt kann mit einer Reihe von Vorteilen einhergehen, darunter die Harmonisierung der Lenk- und Ruhezeiten und die Verwendung des Fahrtenschreibers im internationalen Straßenverkehr zwischen der EU und der Mongolei, auch angesichts der Entwicklung bei geltenden bilateralen Abkommen und möglichen künftigen bilateralen Abkommen zwischen der Mongolei und Mitgliedstaaten. Die Umsetzung des AETR in der Mongolei kann auch die Ausbildung von Berufskraftfahrern in der Mongolei ermöglichen; im Zeitraum 2022-2023 haben die Mitgliedstaaten Fahrern mit gewöhnlichem Wohnsitz in der Mongolei keine befristeten Fahrerkarten ausgestellt⁶. Der nationale Straßenverkehrsverband der Mongolei (National Road Transport Association of Mongolia, NARTAM) ist seit 2000 auch Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (International Road Transport Union, IRU)⁷.

Der Standpunkt der Union sollte daher darin bestehen, die Möglichkeit eines Beitritts der Mongolei zum AETR zu unterstützen.

In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70, *AETR*⁸, 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 angenommenen Rechtsakten, darunter die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006⁹ und (EU) Nr. 165/2014¹⁰, ausgeübt. Da der Gegenstand des AETR in den Anwendungsbereich dieser Verordnungen fällt, liegt die ausschließliche Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des AETR und seiner Änderungen gemäß Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union 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) erlässt der Rat Beschlüsse „zur Festlegung der Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern

⁵ Im Jahr 2022 machte der Handel mit China und der Russischen Föderation 64 % bzw. 13 % des gesamten Außenhandels der Mongolei aus (Quelle: Regierung der Mongolei).

⁶ Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Ausstellung befristeter Fahrerkarten durch die Mitgliedstaaten nach Artikel 26 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (COM(2024) 309 final).

⁷ Website der IRU: [NARTAM | IRU | World Road Transport Organisation](https://www.iru.org/en/associations/nartam).

⁸ Urteil des Gerichtshofs vom 31. März 1971, *Kommission/Rat*, Rechtssache C-22/70, ECLI:EU:C:1971:32, Rn. 30–31.

⁹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

¹⁰ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist¹¹.

Fällt der betroffene Bereich unter eine Zuständigkeit der Union, ist die Union dadurch, dass sie an der betreffenden internationalen Übereinkunft nicht beteiligt ist, nicht daran gehindert, von dieser Zuständigkeit Gebrauch zu machen, indem sie im Rahmen ihrer Organe einen Standpunkt festlegt, der insbesondere über die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien dieser Übereinkunft sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln, in deren Namen in dem durch die Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten ist¹².

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ erfasst auch Akte, 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*“¹³.

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 nach Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend.

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

Die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 218 Absatz 9 AEUV.

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 Aktes 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 Aktes betreffen den Bereich der Verkehrspolitik.

Die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 91 AEUV.

¹¹ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

¹² Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 52.

¹³ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61-64.

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) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf einen Vorschlag zur Ermöglichung eines Beitritts der Mongolei zum 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)¹⁴ ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten. Die Union verfügt über die ausschließliche Zuständigkeit in Bezug auf das im AETR geregelte Sachgebiet¹⁵.
- (2) Nach Artikel 14 Absatz 1 steht der Beitritt zum AETR neben nichteuropäischen Staaten, die bereits Mitglieder der ECE sind, nur auf einer erschöpfenden Liste befindlichen nichteuropäischen Staaten offen¹⁶. Möchte ein nichteuropäischer Staat, der weder Mitglied der ECE ist noch auf der Liste in Artikel 14 Absatz 1 des AETR steht, diesem Übereinkommen beitreten, muss er eine Vertragspartei finden, die bereit ist, einen Vorschlag zur Änderung von Artikel 14 Absatz 1 des AETR zur Aufnahme des betreffenden Staates in diese Liste vorzulegen.
- (3) Die Mongolei möchte dem AETR beitreten. Die Mongolei hat derzeit bilaterale Abkommen mit mehreren Mitgliedstaaten der Union sowie mit mehreren anderen nicht der EU angehörenden AETR-Vertragsparteien. Der Beitritt der Mongolei könnte mit einer Reihe von Vorteilen einhergehen, darunter einheitlichere Vorschriften für den internationalen Straßenverkehr aus der und in die Mongolei. Der Beitritt der Mongolei liegt daher im Interesse der Union, und es ist daher angezeigt, dass die Union einen Vorschlag zur Änderung des AETR mit diesem Ziel vorlegt.
- (4) Gemäß Artikel 21 des AETR kann jede Vertragspartei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen Vorschläge zur Änderung des AETR vorlegen. Bevor die Vorschläge dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vorgelegt werden, werden sie in der Regel zunächst im Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der

¹⁴ ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.

¹⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 31. März 1971, *Kommission/Rat*, Rechtssache C-22/70, ECLI:EU:C:1971:32, Rn. 30–31.

¹⁶ Derzeit beschränkt auf Ägypten, Algerien, Jordanien, Libanon, Marokko und Tunesien.

Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) erörtert, geprüft und gebilligt. Eine Sachverständigengruppe zum AETR wurde durch die UNECE im Rahmen des AETR eingerichtet. Dieses Gremium ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten und dem SC.1 vorzulegen. Auf der Grundlage dieses Beschlusses wird die Union vorschlagen, dass die Sachverständigengruppe zum AETR auf ihrer geplanten 40. Sitzung im Februar 2026 und auf späteren Sitzungen sowie der SC.1 auf seiner geplanten 121. Sitzung im Oktober 2026 und auf späteren Sitzungen eine Änderung des AETR zur Ermöglichung eines Beitritts der Mongolei zum AETR erörtern.

- (5) Der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR und im Hauptausschuss Straßenverkehr zu vertretende Standpunkt sollte festgelegt werden, da der Änderungsvorschlag, den diese ausarbeiten und billigen sollen, gemäß Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend wäre.
- (6) Die Mitgliedstaaten sollten keinen Einspruch gegen eine Notifizierung des im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschlags durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR erheben. Beschränkt sich eine Notifizierung des Generalsekretärs der Vereinten Nationen nicht auf den im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschlag, so sollten die Mitgliedstaaten keinen Einspruch gegen den im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschlag erheben.
- (7) Der Standpunkt der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR sollte von der Kommission und der Standpunkt der Union im Hauptausschuss Straßenverkehr von den Mitgliedstaaten vertreten werden, die gemeinsam im Interesse der Union handeln —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union in späteren Sitzungen der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE) und des Hauptausschusses Straßenverkehr (SC.1) der UNECE zu vertretende Standpunkt in Bezug auf einen Vorschlag zur Änderung von Artikel 14 Absatz 1 des AETR zur Ermöglichung eines Beitritts der Mongolei zu diesem Übereinkommen ist im Anhang dieses Beschlusses festgelegt.

Formale und geringfügige Änderungen des in Absatz 1 genannten Standpunkts können ohne einen weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von der Kommission in der Sachverständigengruppe zum AETR und von den Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, im Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE vertreten.

Artikel 3

Wird der im Anhang dieses Beschlusses enthaltene Änderungsvorschlag vom Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE gebilligt, so legen die Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, ihn dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR vor.

Die Mitgliedstaaten erheben keinen Einspruch gegen eine Notifizierung des im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschlags durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Kommission und an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident/Die Präsidentin



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.1.2026
COM(2026) 15 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags 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 in Bezug auf einen Vorschlag zur Ermöglichung eines Beitritts der Mongolei zum AETR zu vertreten ist

ANHANG

Artikel 14 Absatz 1 des AETR erhält folgende Fassung:

„(1) Dieses Übereinkommen liegt bis zum 31. März 1971 zur Unterzeichnung auf; nach diesem Tag liegt es für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa und für Staaten, die nach Absatz 8 oder 11 der Statuten in beratender Eigenschaft zu dieser Kommission zugelassen sind, zum Beitritt auf. Beitritte nach Absatz 11 der Statuten sind auf folgende Staaten beschränkt: Ägypten, Algerien, Jordanien, Libanon, Marokko, Mongolei und Tunesien.“