



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 25.1.2021  
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa**

## **BEGRUNDELSE**

### **1. FORSLAGETS GENSTAND**

Dette forslag vedrører en afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) og i UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport (SC.1) i forbindelse med den planlagte ændring af AETR, hvorved de tekniske specifikationer for den intelligente takograf medtages i overenskomsten.

Efter drøftelser i AETR-Ekspertgruppen og ikrafttrædelsen af forordning (EU) 2020/1054<sup>1</sup>, som indeholder reviderede regler om takografer, er det nødvendigt at fastlægge den holdning, der skal indtages på Unionens vegne med henblik på de næste møder i AETR-Ekspertgruppen og i UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport (SC.1).

### **2. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

#### **2.1. AETR**

Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) har til formål at harmonisere de lovgivningsmæssige rammer for de kontraherende parter i overenskomsten med hensyn til køre- og hviletid for førere samt de tilsvarende tekniske krav til konstruktion og installering af takografer. AETR trådte i kraft den 5. januar 1976. Den blev senere ændret, senest den 20. september 2010.

Alle medlemsstater er parter i overenskomsten.

#### **2.2. AETR-Ekspertgruppen og Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport**

AETR-Ekspertgruppen er en teknisk og uformel gruppe, der er oprettet af Landtransportkomitéen i UNECE med det formål at udarbejde ændringsforslag til overenskomsten.

Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport (SC.1) er en gruppe, der er oprettet af Landtransportkomitéen, og som fremmer udviklingen og lettelsen af international vejtransport ved at harmonisere og forenkle reglerne for og kravene til vejtransport.

Den formelle vedtagelse af forslag om ændring af AETR sker i overensstemmelse med overenskomstens artikel 21, i henhold til hvilken alle kontraherende parter kan fremsætte forslag om ændring af overenskomsten. Forslagene skal forelægges De Forenede Nationers generalsekretær. De kontraherende parter har derefter en periode på seks måneder til at gøre indsigelse mod forslaget. Forslaget betragtes som vedtaget, hvis ingen kontraherende part gør indsigelse mod ændringerne.

I praksis drøftes alle forslag om ændring af AETR først i SC.1, hvor der opnås enighed om dem, før en af de kontraherende parter forelægger ændringerne for De Forenede Nationers generalsekretær. Hvis forslaget består af ændringer af tillæg 1, 2 eller 3 til bilaget til overenskomsten eller ændringer af de indledende artikler i tillæg 1B til overenskomsten, skal

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT L 249 af 15.7.2020, s. 1).

forslaget vedtages af SC.1 med simpelt flertal blandt de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende parter som fastsat i overenskomstens artikel 22, 22a og 22b.

### **2.3. Behovet for en rådsafgørelse**

EU's holdning, som er fastlagt ved Rådets afgørelse (EU) 2016/1877<sup>2</sup>, omfatter følgende elementer:

- Artikel 22a i AETR, som indeholder en bestemmelse om automatisk anvendelse af specifikationerne for takografer på AETR, udgår og erstattes af den procedure, der er fastsat i overenskomstens artikel 22. Den procedure, der er fastsat i 22, ændres en smule med henblik på at undgå, at blot en tredjedel af de kontraherende parter kan blokere for ændringer af specifikationerne for takografer
- Overenskomstens artikel 14 ændres for at muliggøre EU's tiltrædelse af overenskomsten.
- Overenskomstens artikel 10 ændres for at medtage en henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014<sup>3</sup> og bilag 1C til forordning (EU) 2016/799<sup>4</sup> om fastsættelse af tekniske specifikationer for den intelligente takograf.

Desuden vedtog Rådet den 19. november 2018 afgørelse (EU) 2018/1926<sup>5</sup> om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages til gennemførelsen af TACHOnet af kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater, ved hjælp af teknologien "eDelivery".

Det er nødvendigt at fastlægge en ny EU-holdning med henblik på de næste møder i AETR-Ekspertgruppen og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport i henholdsvis februar 2021 og oktober 2021. I den nye holdning skal der tages højde for de drøftelser, der har fundet sted i AETR-Ekspertgruppen siden oktober 2016, og for ikrafttrædelsen den 20. august 2020 af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054<sup>6</sup>, som ændrer forordning (EU) nr. 165/2014 om takografer.

Ved forordning (EU) 2020/1054 fastsættes, at køretøjets position registreres automatisk,

---

<sup>2</sup> Rådets afgørelse (EU) 2016/1877 af 17. oktober 2016 om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (EUT L 288 af 22.10.2016, s. 49).

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1.).

<sup>4</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2016/799 af 18. marts 2016 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 om fastsættelse af forskrifter for konstruktion, afprøvning, installation, brug og reparation af takografer og deres komponenter (EUT L 139 af 26.5.2016, s. 1).

<sup>5</sup> Rådets afgørelse (EU) 2018/1926 af 19. november 2018 om den holdning, som på Den Europæiske Unions vegne skal indtages i Ekspertgruppen vedrørende den Europæiske Overenskomst om Arbejde, der Udføres af det Kørende Personale i International Vejtransport, under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (EUT L 313 af 10.12.2018, s. 13).

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskraverne for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1).

navnlig hver gang køretøjet krydser en medlemsstats grænse, og hver gang der i forbindelse med køretøjet foretages læsnings- eller aflæsningsaktiviteter. Disse nye krav gør det nødvendigt at udvikle en ny version af den intelligente takograf ("intelligent takograf version 2"), som skal installeres i nyregistrerede køretøjer senest to år efter Kommissionens vedtagelse af de tekniske specifikationer, dvs. senest i august 2023. Desuden vil den intelligente takograf version 2 ikke kun skulle installeres i nyregistrerede køretøjer, men også i alle køretøjer, der er involveret i international transport, senest tre år efter de tekniske specifikationer ikrafttræden, for så vidt angår køretøjer udstyret med en analog takograf og en digital takograf, der overholder specifikationerne i artikel 3, stk. 4, i forordning (EU) nr. 165/2014, som ændret ved forordning (EU) 2020/1054, og senest fire år efter de tekniske specifikationer ikrafttræden, for så vidt angår køretøjer udstyret med en intelligent takograf som omhandlet i artikel 3, stk. 4a, i forordning (EU) nr. 165/2014, som ændret ved forordning (EU) 2020/1054. Denne udvikling i EU-retten skal afspejles i drøftelserne i AETR.

### **3. STATUS — UDVIKLINGEN I FORHANDLINGERNE**

#### **3.1. Indførelse af den intelligente takograf ved hjælp af AETR**

Siden 2016 har det ikke været muligt at gøre fremskridt, hvad angår reformen af den institutionelle ramme for overenskomsten, særlig ændringen af artikel 14 for at muliggøre EU's tiltrædelse af overenskomsten og ændringen af reglerne for vedtagelse af specifikationer for takografer i artikel 22. Disse aspekter er indtil videre blevet mødt med modstand af kontraherende parter i overenskomsten, som ikke er EU-medlemsstater.

Alle kontraherende parter i overenskomsten, herunder medlemsstater, er dog, af to grunde, enige om behovet for snarest muligt at medtage de tekniske specifikationer for den intelligente takograf i overenskomsten. For det første bør kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater, leve op til samme høje EU-standarder, når det drejer sig om at kontrollere førernes aktivitet, ved indførelsen af den mest avancerede version af takografen. I denne forbindelse skal det bemærkes, at køretøjer, der er indregistreret i EU siden juni 2019, er udstyret med en intelligent takograf, og at version 2 af den intelligente takograf vil blive indført i nyregistrerede lastbiler og busser over 3,5 ton senest i august 2023 i overensstemmelse med forordning (EU) 2020/1054 som led i mobilitetspakke I. For det andet kan kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater, i princippet forbyde adgang til deres områder for køretøjer, der er registreret i EU og udstyret med en intelligent takograf, indtil specifikationerne for den intelligente takograf medtages i overenskomsten.

Siden 2018 har drøftelser i AETR-Ekspertgruppen derfor været fokuseret på medtagelsen af de tekniske specifikationer for den intelligente takograf i overenskomsten. Der er således opnået en fælles forståelse, for så vidt angår specifikationerne for den intelligente takograf og den måde, hvorpå de skal medtages i overenskomsten.

Som resultat af denne fælles forståelse forelagde Kroatien den 8. april 2020, på vegne af EU, UNECE's sekretariat en formel anmodning om, at de tekniske specifikationer for den intelligente takograf medtages i overenskomsten. Denne formelle forelæggelse er baseret på de tekniske specifikationer som vedtaget af Kommissionen i gennemførelsesforordning (EU) 2016/799, dog med et begrænset antal tilpasninger til AETR-sammenhængen:

- Udtrykket "medlemsstater" erstattes af "kontraherende part" [den anden ændring i den engelske udgave vedrører ikke den danske udgave]
- Mulighed for at begrænse, i overensstemmelse med gældende national lovgivning, transmissionseffekten for DSRC (dedikeret kortdistancekommunikation) og de data, der udsendes via ITS-grænsefladen

- Erstatning af alle henvisninger til EU-lovgivning med internationale henvisninger med samme indhold, f.eks. UNECE-regulativer.

Desuden bør de EN-standarder, der henvises til i specifikationerne for takografer, erstattes af ISO-standarder inden for en periode på fem år efter ikrafttrædelsesdatoen for specifikationerne for den intelligente takograf i AETR.

Ingen af ovennævnte ændringer påvirker den intelligente takografs eller den komponenters interoperabilitet.

### **3.2. Anvendelsesdato for specifikationerne for den intelligente takograf**

Mens der er gjort væsentlige fremskridt i drøftelserne om indholdet af specifikationerne for den intelligente takograf, drøftes det stadig, på hvilken dato specifikationerne bør blive obligatoriske for kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater. Den Russiske Føderation anmoder om en overgangsperiode på fire år efter ikrafttrædelsen af de relevante ændringer af overenskomsten, dvs. samme periode som for anvendelsen af tidligere versioner af takografer i de kontraherende parter i AETR.

En sådan overgangsperiode vil forsinke indførelsen af den intelligente takograf i kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater, betragteligt. Hvis der opnås enighed om de tekniske specifikationer for den intelligente takograf og deres anvendelsesdato på mødet i SC.1 i oktober 2021, forventes det ikke, at specifikationerne vedtages og medtages i overenskomsten før juni 2022, i betragtning af den tid, det forventes at tage Ekspertgruppens sekretariat at udarbejde dossieret til vedtagelse, og varigheden på seks måneder af vedtagelsesproceduren i overenskomstens artikel 22. Hvis specifikationerne bliver obligatoriske efter fire år fra ikrafttrædelsesdatoen for ændringen, vil kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater, ikke skulle begynde at installere den intelligente takograf i nyregistrerede køretøjer på deres område før juni 2026, dvs. ca. 7 år senere end i EU.

## **4. DEN HOLDNING, DER SKAL INDtages PÅ UNIONENS VEGNE**

Medtagelse af den intelligente takograf version 2 i overenskomsten vil bidrage til bedre håndhævelse af reglerne om køre- og hviletid i AETR-området, ved at takografen registrerer yderligere positioner for køretøjet. I betragtning af, at alle køretøjer, der er registreret i EU, skal være udstyret med den intelligente takograf version 2 i 2025<sup>7</sup>, vil medtagelsen af specifikationerne for den intelligente takograf version 2 i overenskomsten også forhindre en situation, hvor der på EU's område i en lang periode kører køretøjer udstyret med to forskellige versioner af den intelligente takograf.

I betragtning af, at nyregistrerede køretøjer i EU skal være udstyret med den intelligente takograf version 2 fra omkring midten af 2023, kan EU acceptere, at den intelligente takograf version 2 installeres i nyregistrerede køretøjer i kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater, senest ved udgangen af 2025. En yderligere overgangsperiode på to år kan indrømmes for kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater, til at installere den intelligente takograf version 2 i alle køretøjer, der er involveret i transporter på Unionens område, dvs. senest ved udgangen af 2027.

På mødet i AETR-Ekspertgruppen i oktober 2020 fremlagde Kommissionen de vigtigste funktioner i den intelligente takograf version 2 og de ændringer, som forventes foretaget i forhold til de specifikationer, som blev forelagt UNECE's sekretariat på Unionens vegne den

---

<sup>7</sup> Jf. artikel 3, stk. 4 og 4a, i forordning (EU) nr. 165/2014 som ændret ved forordning (EU) 2020/1054.

8. april 2020 (specifikationer svarende til den intelligente takograf version 1). På grundlag af den gennemførelsesretsakt om specifikationerne for den intelligente version 2, som skal vedtages af Kommissionen i 2021, vil EU senere, sandsynligvis på mødet i AETR-Ekspertgruppen i oktober 2021, forelægge AETR et revideret teknisk bilag (tillæg 1C) med de tekniske specifikationer for den intelligente takograf version 2, som skal medtages i overenskomsten.

Desuden skal visse aspekter af den holdning, der skal indtages på EU's vegne, og som er fastlagt i afgørelse (EU) 2016/1877, ændres. For så vidt angår overenskomstens artikel 22, omfatter EU's holdning, som er fastlagt i afgørelse (EU) 2016/1877, et forslag på Unionens vegne om ændring af nævnte artikel for bl.a. at fastsætte, at ændringer skal accepteres, hvis ikke over halvdelen af de kompetente myndigheder i de kontraherende parter underretter generalsekretariatet om deres indsigelse mod ændringerne, mens det i øjeblikket er fastsat i AETR, at en tredjedel af de kontraherende parter kan blokere for en ændring. Den ændring, EU foreslog, mødte stærk modstand hos de kontraherende parter i AETR, som ikke er EU-medlemsstater. Derfor foreslås der ikke længere nogen ændring af den nuværende procedure i artikel 22.

I forbindelse med den holdning, der skal indtages på EU's vegne, og som er fastlagt i afgørelse (EU) 2016/1877, forekommer det desuden, efter drøftelser i AETR-Ekspertgruppen, ikke længere at være nødvendigt at slette overenskomstens artikel 22a, som fortsat vil finde anvendelse på de tidligere versioner af takografen.

Den ændring af overenskomstens artikel 14 med henblik på at gøre det muligt for EU at tiltræde AETR, som var genstand for Rådets afgørelse (EU) 2016/1877, påvirkes ikke, og EU vil derfor fortsat anmode om denne ændring.

I oktober 2020 forklarede EU AETR-Ekspertgruppen sine foreløbige synspunkter vedrørende den intelligente takograf og de vigtigste yderligere funktioner. EU fremlagde også sine foreløbige synspunkter vedrørende datoerne for indførelse af den intelligente takograf version 2, jf. overenskomsten. EU bekræftede, at EU's formelle holdning ville blive forelagt UNECE's sekretariat med henblik på den drøftelse, der skal finde sted i AETR-Ekspertgruppen i februar 2021.

Et første udkast til forslag til specifikationerne for den intelligente takograf version 2 kan blive fremlagt på mødet i AETR-Ekspertgruppen i februar 2021.

## **5. RESUMÉ AF ÆNDRINGSFORSLAGENE**

### **5.1 Ændring af artikel 10 for at henvise til de tekniske specifikationer for den intelligente takograf**

Da de tekniske specifikationer for den intelligente takograf version 2 bliver medtaget som et nyt tillæg 1C til bilaget til overenskomsten, bør artikel 10 indeholde en henvisning til disse specifikationer, som bør anses for at opfylde kravene i overenskomsten fra den dato, hvor de relevante ændringer af overenskomsten træder i kraft.

### **5.2 Ændring af artikel 13 for at muliggøre en overgangsperiode for indførelsen af den intelligente takograf**

I artikel 13 fastsættes en overgangsperiode på fire år, før de tekniske specifikationer for takografen bliver obligatoriske for de kontraherende parter i AETR. For så vidt angår den intelligente takograf version 2, bør nyregistrerede køretøjer være udstyret med den intelligente takograf senest den 31. december 2025. Køretøjer, der anvendes i international transport, bør være udstyret med en intelligent takograf senest den 31. december 2027.

### **5.3. Ændring af artikel 14 med henblik på at muliggøre regionale integrationsorganisationers tiltrædelse af AETR**

Ved artikel 14 begrænses muligheden for tiltrædelse af AETR til stater, som er medlemmer af UNECE, eller stater, der er optaget i UNECE med rådgivende status. For at gøre det muligt for EU at tiltræde AETR skal artikel 14 ændres, så regionale integrationsorganisationer også er berettigede til at tiltræde overenskomsten.

### **5.4 Ændring af artikel 22 for at anvende den procedure, der er fastsat i nævnte artikel, ved ændringerne af de tekniske specifikationer for den intelligente takograf**

Den procedure, der er fastsat i overenskomstens artikel 22, bør også finde anvendelse på den intelligente takograf version 2, som vil blive defineret i det nye tillæg 1C. Artikel 22a bør forblive uændret i overenskomsten og vil fortsat finde anvendelse på den digitale takograf.

### **5.5 Medtagelse af de tekniske specifikationer for den intelligente takograf som tillæg 1C til AETR**

Den fulde ordlyd af de tekniske specifikationer for den intelligente takograf version 2 bør medtages i overenskomsten som tillæg 1C til bilaget til overenskomsten. EU's forslag til tillæg 1C bliver tilgængeligt i løbet af 2021. Det vil blive udarbejdet på grundlag af de specifikationer, som blev forelagt den 8. april 2020 (intelligent takograf version 1), og de EU-specifikationer, som Kommissionen skal vedtage i 2021 på grundlag af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054.

### **5.6 Ændring af godkendelsesattesten med henblik på medtagelse af godkendelser af intelligente takografer og komponenter hertil**

Godkendelsesattesten i tillæg 2, kapital III, skal ændres, så tillæg 1C, og dermed den intelligente takograf, er omfattet af godkendelsesattestens anvendelsesområde.

## **6. RETSGRUNDLAG**

### **6.1 Proceduremæssigt retsgrundlag**

#### *6.1.1 Principper*

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen<sup>8</sup>.

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, som gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

<sup>9</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014 i sag C-399/12, Tyskland mod Rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61 til 64.

### 6.1.2 *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport (SC.1) er et organ, der er etableret af UNECE.

Den retsakt, som Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport skal nå til enighed om, før ændringerne forelægges De Forenede Nationers generalsekretær med henblik på vedtagelse i overensstemmelse med overenskomstens artikel 21, udgør en retsakt, der har retsvirkninger. Den påtænkte retsakt vil være bindende i henhold til folkeretten, jf. artikel 14 i AETR.

Den påtænkte retsakt hverken supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for overenskomsten.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

## 6.2 **Materielt retsgrundlag**

### 6.2.1 *Principper*

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsageligt af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

### 6.2.2 *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Den påtænkte retsakts primære formål og indhold vedrører transportpolitik.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 91.

## 6.3 **Konklusion**

Retsgrundlaget for den foreslåede afgørelse bør være artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

## 7. **OFFENTLIGGØRELSE AF DEN PÅTÆNKTE RETSAKT**

Ændringerne af overenskomsten bør offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* efter vedtagelsen.



Forslag til

**RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport, (AETR)<sup>10</sup> trådte i kraft den 5. januar 1976. Den blev senest ændret den 20. september 2010.
- (2) I henhold til artikel 21 i AETR kan alle kontraherende parter forelægge forslag om ændring af overenskomsten for De Forenede Nationers generalsekretær. Før forslagene forelægges De Forenede Nationers generalsekretær, drøftes de først i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport ("SC.1") under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE).
- (3) Det forventes, at AETR-Ekspertgruppen på sin planlagte 25. samling i februar 2021 og SC.1 på sin planlagte 116. samling i oktober 2021 vil drøfte ændringerne af AETR med henblik på vedtagelsen af den intelligente takograf.
- (4) I artikel 22a i AETR er det fastsat, at de ændringer af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85<sup>11</sup>, der vedrører digitale takografer, automatisk overtages af alle kontraherende parter i AETR uden nogen formel høring eller afstemning. Den kendsgerning, at de kontraherende parter i AETR ikke har deltaget i udviklingsprocessen og vedtagelsen af tekniske specifikationer for de digitale takografer, har været årsag til stor utilfredshed blandt visse af de kontraherende parter. I Kommissionens meddelelse "Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter"<sup>12</sup> erkendes det, at den nuværende ordning er til skade for en korrekt, harmoniseret indførelse af digitale takografer af kontraherende parter uden for EU. Derfor er det i Unionens interesse at ændre beslutningsprocessen vedrørende digitale takografer og at foreslå AETR-Ekspertgruppen at anvende den procedure, der er fastsat i artikel 22, stk. 1-3, med henblik på at medtage de tekniske specifikationer for digitale takografer i AETR.

<sup>10</sup> EFT L 95 af 8.4.1978, s. 1.

<sup>11</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8).

<sup>12</sup> KOM(2011) 454 endelig.

Artikel 22a bør derfor forblive i kraft med henblik på mulige fremtidige ændringer af tidligere versioner af takografen.

- (5) I artikel 10 i AETR fastsættes, at takografer, hvis konstruktion, installering, brug og afprøvning er udført i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, anses for at opfylde kravene i AETR. Artikel 10 bør ændres for at medtage en henvisning til de tekniske specifikationer for den intelligente takograf, som bør anses for at opfylde AETR's krav fra den dato, hvor tillæg 1C til bilaget til AETR træder i kraft.
- (6) Den nøjagtige dato for indførelsen af den intelligente takograf i AETR bør fastsættes i artikel 13 i AETR om overgangsbestemmelser.
- (7) Artikel 14 i AETR tillader ikke, at AETR kan tiltrædes af andre organer end medlemsstaterne i UNECE og medlemsstater, der er optaget i UNECE med rådgivende status. For at gøre det muligt for Unionen at tiltræde AETR bør artikel 14 derfor ændres med henblik på at gøre det muligt for regionale integrationsorganisationer at tiltræde AETR.
- (8) Der er adskillige argumenter, der taler for Unionens tiltrædelse af AETR. For det første har Unionen enekompetence med hensyn til kørende personale i international vejtransport, som fastslået i sag 22/70. Desuden vil Unionens tiltrædelse kunne sikre, at Unionens interesser repræsenteres effektivt i AETR. Endelig berettiger de særlige forhold i AETR og i den foreslåede beslutningsproces, at Unionen bør være kontraherende part.
- (9) De tekniske specifikationer for den intelligente takograf, som skal medtages i AETR som tillæg 1C i bilaget til overenskomsten, bør udarbejdes på grundlag af de specifikationer, som blev forelagt AETR-Ekspertgruppen på Unionens vegne den 8. april 2020, og på grundlag af de specifikationer, som Kommissionen skal vedtage i 2021 i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054<sup>13</sup>.
- (10) Godkendelsesattesten for digitale takografer i tillæg 2, kapitel III, til bilaget til AETR bør ændres, så den kan også anvendes til godkendelse af intelligente takografer og komponenter hertil.
- (11) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i AETR-Ekspertgruppen og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport, bør fastlægges med henblik på at opnå paneuropæisk harmonisering på området for kontrolapparater inden for vejtransport (takografer).
- (12) Unionens holdning skal udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af AETR-Ekspertgruppen og af UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport, og som handler i fællesskab —

---

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1).

## VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

### *Artikel 1*

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 25. samling i ekspertgruppen vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport, (AETR) og på den 116. session i UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport, skal være i overensstemmelse med de foreslåede ændringer i AETR som fastsat i bilaget til denne afgørelse.

Der kan aftales formelle og mindre ændringer af den i stk. 1 omhandlede holdning, uden at holdningen skal ændres.

### *Artikel 2*

1. Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af AETR-Ekspertgruppen og af UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport, og som handler i fællesskab —
2. Medlemsstaterne fremsender forslagene til ændringer til AETR-Ekspertgruppen.

### *Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne  
Formand*