



Bruxelles, den 12.10.2012
COM(2012) 589 final

2012/0284 (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), under De Forenede Nationers
Økonomiske Kommission for Europa**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Udviklingen i EU's og AETR's regler

Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (European Road Transport Agreement, ERTA; Accord Européen sur les Transports Routiers, AETR) fastlægger regler om køre- og hviletid for erhvervschauffører. Denne multilaterale overenskomst er udarbejdet under ledelse af FN's Økonomiske Kommission for Europa (UNECE). Den gav inspiration til tilsvarende regler i Den Europæiske Union, nemlig forordning (EF) nr. 561/2006¹ vedrørende køretid og hvileperioder og forordning (EØF) nr. 3821/85² vedrørende fartskrivere, som er de kontrolapparater, der anvendes til at kontrollere, om reglerne om køre- og hviletid overholdes. De 27 EU-medlemsstater og 24 europæiske og centralasiatiske lande er i øjeblikket kontraherende parter i denne overenskomst.

I 2006 indførte EU den digitale fartskriver som dets obligatoriske udstyr til overvågning af køre- og hviletider til erstatning af den analoge fartskriver, der har været i brug siden 1985. De kontraherende parter i AETR-overenskomsten enedes efterfølgende om at indføre samme digitale fartskriver i deres køretøjer i international transport fra 2011. De aftalte i den forbindelse at indføre en ny artikel 22a i AETR, hvori det fastsættes, at specifikationerne for fartskriveren, selv om de fastlægges ensidigt af EU uden forudgående høring af kontraherende parter uden for EU ved ændring af bilag IB til forordning (EØF) 3821/85, automatisk gælder for alle kontraherende parter i AETR-overenskomsten.

Den 19. juli 2011 fremsatte Kommissionen et forslag om ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 vedrørende fartskriveren. Europa-Parlamentet vedtog sin udtalelse den 3. juli 2012. Sideløbende hermed nåede Rådet den 27. juni frem til en generel indstilling vedrørende Rådets førstebehandlingsholdning. Med den ændrede forordning indføres der teknologiske forbedringer, som vil få betydelige konsekvenser for specifikationerne for den digitale fartskriver. I den forbindelse har Rådet indsat en betragtning, ifølge hvilken "Kommissionen vil tage de nødvendige skridt i UNECE for at sikre den nødvendige sammenhæng mellem forordning nr. 3821/85 og AETR-overenskomsten". I Kommissionens meddelelse "Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter"³ blev det ligeledes understreget, at det er nødvendigt at tilpasse AETR til den seneste udvikling inden for fartskrivere.

Klager fra tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

² Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

³ KOM(2011) 454 endelig.

I 2009 vedtog Kommissionen forordning (EU) nr. 1266/2009⁴, som bl.a. behandlede det såkaldte "minut-spørgsmål"⁵ (fra den 1. oktober 2011) og indførte endnu en bevægelsesføler (fra den 1. oktober 2012). Alle fartskrivere monteret i køretøjer efter disse datoer skal eller vil skulle overholde de nye tekniske krav. I medfør af artikel 22a er de tredjelands, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten, automatisk underlagt disse nye forpligtelser.

I lyset af denne udvikling i EU blev Den Russiske Føderation, Hviderusland, Ukraine og Tyrkiet i stigende grad utilfredse med automatikken af mekanismen i artikel 22a, som de finder ubalanceret og uhensigtsmæssig til at sikre en harmoniseret gennemførelse af den digitale fartskriver. I 2011 anmodede de UNECE's kompetente organ – arbejdsgruppen for vejtransport (SC.1) – om formelt at behandle dette spørgsmål. Som svar på denne anmodning i september 2011 besluttede SC.1 at nedsætte en AETR-ekspertgruppe til at drøfte den aktuelle situation i AETR og fremsætte forslag om ændring af overenskomsten.

Behov for en fælles EU-holdning i AETR

AETR-ekspertgruppen har holdt møde to gange, den 2. marts og den 6. juni 2012. De kontraherende parter uden for EU bekræftede under disse møder deres vilje til at finde en acceptabel løsning, der muliggør deres deltagelse i beslutningsprocessen, og fremsatte konkrete forslag med henblik herpå:

- a) For det første forelagde Den Russiske Føderation et forslag til en ny artikel 22a, hvor den nuværende mekanisme med gennemførelse i AETR af den gældende EU-ret erstattes af en beslutningsproces, som varetages af alle kontraherende parter i AETR. Der vil skulle oprettes et administrativt udvalg bestående af alle kontraherende parter, og det skal have beføjelse til at fastlægge specifikationerne for den digitale fartskriver. Hver kontraherende part vil have én stemme, og beslutningerne vil skulle træffes med simpelt flertal blandt de tilstedeværende og stemmeafgivende parter. Mindst halvdelen af de kontraherende parter vil skulle være til stede, for at udvalget er beslutningsdygtigt.
- b) Tyrkiet anmodede EU til at gøre TACHOnet tilgængeligt ved at tilbyde en teknisk løsning, der passer til alle de kontraherende parters behov, for så vidt angår beskyttelse af privatlivets fred og omkostninger. Det bør bemærkes, at tilslutningerne til TACHOnet i øjeblikket finder sted på frivilligt grundlag ved hjælp af skræddersyede løsninger, men den mest almindelige løsning, der anvendes, er indirekte tilslutning via sTESTA-nettilslutningen fra en given EU-medlemsstat (kun Kroatien og Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien tilslutter sig direkte via sTESTA).
- c) Ukraine og Tyrkiet forespurgte, om det ville være muligt for EU at tiltræde AETR i betragtning af EU's centrale rolle i udviklingen af fartskrivere. Dette ville sikre og forenkle den nødvendige løbende tilpasning mellem EU's lovgivning og udviklingen i AETR.

⁴ Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009 af 16. december 2009 om tiende tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, EUT L 339 af 22.12.2009, s. 3.

⁵ Oprunding til 60 sekunder ved registrering af køretid i tilfælde af hyppige og korte stop.

Det blev også foreslået, at det fremtidige administrative udvalg ikke kun tillægges beføjelse til at vedtage tekniske specifikationer for den digitale fartskriver, men også beføjes til at ændre de sociale regler, der er omfattet af AETR. Kommissionen mener imidlertid, at denne idé ikke henhører under anvendelsesområdet og i øjeblikket ikke er berettiget, så den har ikke til hensigt at foreslå nogen opfølgning.

De næste møder i ekspertgruppen er planlagt til den 25. oktober og 3. december 2012. Det kan forventes, at EU vil blive anmodet om at indtage en klart og utvetydigt holdning, således at ekspertgruppen kan afslutte sit arbejde. I betragtning af betydningen og rækkevidden af de fremsatte forslag og eftersom de spørgsmål, der er omfattet af AETR, henhører under EU's enekompetence, vil en simpel samordning på stedet ikke være tilstrækkelig, og derfor er det nødvendigt med en formel koordineret holdning på EU-plan.

2. FORESLÅEDE ÆNDRINGER AF AETR

I lyset af ovenstående vil det kunne overvejes at bevare den nuværende mekanisme i artikel 22a og blokere de igangværende drøftelser i AETR-ekspertgruppen. Dette vil imidlertid ikke være en egentlig løsning. I så tilfælde vil de sociale regler og bestemmelserne om fartskrivere ikke længere blive korrekt håndhævet af AETR-lande uden for EU. Rusland, Hviderusland og Ukraine har allerede fremsat erklæringer i så henseende. De har advaret om, at de ikke længere vil acceptere at være forpligtet til at bruge en anordning med et teknisk indhold, som de ikke kan øve nogen indflydelse på.

Det skal bemærkes, at ca. 8 % af de EU-registrerede transportvirksomheders internationale transport foregår med tredjelande (EU-gennemsnit) og langt størsteparten heraf med AETR-lande. Andelen af transport med AETR-lande uden for EU kan i visse medlemsstater være over 30 %. Desuden er EU nettoeksportør af industrivarer til sine AETR-partnere, og de fleste af disse varer udføres af EU-transportvirksomheder. Enhver tvist mellem EU og dets AETR-partnere ville derfor være til skade for EU's vejgodstransportbranche.

Den seneste udvikling i Rusland skaber yderligere komplikationer. Den russiske flåde, der potentielt omfattes af de europæiske sociale regler, anslås til 4 til 5 mio. køretøjer. På nuværende tidspunkt er det kun en lille procentdel af disse køretøjer, der udfører international transport under AETR og er udstyret med fartskrivere. Men denne situation vil ændre sig, da Rusland har besluttet, at brugen af fartskrivere i 2012 skal være obligatorisk for indenlandsk transport. Det er derfor sandsynligt, at Rusland i stigende grad vil ønske at anvende sine egne fartskrivere i transport med EU.

Derfor vil det absolut være i EU's interesse at iværksætte en revision af det nuværende fartskriversystem. På den baggrund foreslår Kommissionen en EU-holdning om følgende ændringer af AETR, som AETR-ekspertgruppen skal træffe afgørelse om.

a. Ændring af artikel 22a

En ændring af artikel 22a vil føre til oprettelsen af et administrativt udvalg i Genève under UNECE's auspicer. Som følge heraf vil AETR-partnere uden for EU kunne få indflydelse på tilpasningen af fartskrivere til den tekniske udvikling via det administrative udvalg. Dette nyoprettede AETR-udvalg vil skulle træffe sine afgørelser med simpelt eller kvalificeret flertal.

Dette scenarie ville skabe problemer med kohærens mellem de specifikationer, der vedtages af det administrative udvalg i Genève, og dem, der er vedtages af Kommissionen efter

udtalelse fra det udvalg for tilpasning til den tekniske udvikling, der er nedsat ved forordning (EØF) nr. 3821/85. Den eventuelle mangel på kohærens vil gribe ind i de beføjelser, der er tillagt det udvalg, der er oprettet i henhold til forordning (EØF) nr. 3821/85, og vil kræve en øget koordinering mellem medlemsstaterne og i EU for at fastslå, hvilken holdning der skal indtages i UNECE 's organer, eftersom Kommissionen ikke vil være i stand til officielt at udtrykke sin holdning. Hvis EU bliver kontraherende part i AETR-overenskomsten, udtrykkes Unionens samordnede holdning af Europa-Kommissionen.

Desuden vil en ændring af artikel 22a forudsætte strenge betingelser for de afstemningsregler, der aftales for det nyoprettede AETR-udvalg. Ellers kan der ske det, at der til trods for en eventuel EU-intern koordinering vil være for få medlemsstater til stede under et møde i udvalget, til at de kan modsætte sig u hensigtsmæssige ændringer, som foreslås af modparter uden for EU.

Ifølge f.eks. det forslag, som Den Russiske Føderation fremsatte på det første møde i ekspertgruppen, vil beslutningerne kunne træffes med simpelt flertal blandt de medlemmer, der er til stede og stemmer, med et quorum på halvdelen af de nuværende 51 kontraherende parter i AETR. I praksis betyder det, at der vil kunne træffes beslutninger, hvis mindst 26 kontraherende parter er til stede og mindst 14 stemmer for. Men typisk er der i øjeblikket kun 6-7 EU-medlemsstater, som deltager i møderne vedrørende AETR-spørgsmål. Derimod er de store interesseparter uden for EU (Rusland, Tyrkiet, Ukraine) altid til stede, og de har vist sig at være gode til om nødvendigt at mobilisere andre kontraherende parter fra SNG eller de centralasiatiske lande (f.eks. Hviderusland og Kasakhstan).

b. Ændring af artikel 14 for at muliggøre EU's tiltrædelse af AETR

I lyset af ovenstående bør EU's tiltrædelse af AETR overvejes. EU vil med en tiltrædelse kunne bevare en dominerende rolle i fastsættelsen af specifikationerne for fartskriveren. Det vil sikre en harmoniseret udvikling af EU-lovgivningen og AETR, da de regler, som vedtages i Genève, vil være direkte gældende i EU's interne retsorden, når de er blevet offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende. For medlemsstaterne betyder det, at der undgås juridisk usikkerhed om, hvorvidt det er AETR-reglerne eller EU-reglerne for fartskrivere, der gælder.

Denne ændring ville kræve en ændring af artikel 14 i AETR, således at regionale integrationsorganisationer vil kunne deltage. Selve tiltrædelsen vil skulle finde sted ved et næste trin i kraft af en rådsafgørelse på forslag fra Kommissionen.

Det er vigtigt at minde om, at i forbindelse med AETR betragtes transport mellem EU-medlemsstater som national transport (AETR gælder kun for international transport). Dette har hele tiden været EU's og medlemsstaternes holdning. Ved tiltrædelsen af AETR i 70'erne tog de medlemsstater, der dengang udgjorde Fællesskaberne, et forbehold, der bekræftede dette princip. Princippet gælder fortsat, til trods for at nogle EU-medlemsstater tiltrådte AETR-overenskomsten, før de tiltrådte EU, og derfor ikke tog ovennævnte forbehold. Derfor bør EU ved tiltrædelsen deponere et lignende forbehold, som følgelig vil give EU mulighed for yderligere at udvikle sin egen digitale fartskriver, der skal anvendes ved transport inden for EU.

Det betyder, at afstemningsreglerne i det administrative udvalg vil skulle udformes således, at de sikrer EU en indflydelsesrig rolle, f.eks. ved hjælp af et kvalificeret flertal på to tredjedele af de tilstedeværende og stemmeafgivende medlemmer (hvor EU stemmer samlet for i øjeblikket 27 kontraherende parter ud af de potentielt 51 tilstedeværende). Mindst halvdelen af de kontraherende parter vil skulle være til stede, for at udvalget er beslutningsdygtigt. EU

vil skulle koordinere sin holdning på grundlag af Kommissionens forslag ved anvendelse af proceduren i artikel 218, stk. 9, i TEUF, der giver Rådet mulighed for at fastlægge, hvilken holdning der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale.

Det bør bemærkes, at denne fremgangsmåde afspejler etableret praksis i internationale tekniske aftaler. F.eks. vil den planlagte procedure være nøjagtigt den samme som den, der er fastlagt i den såkaldte "reviderede 1958-overenskomst" om typegodkendelse af køretøjer⁶.

Unionens planlagte tiltrædelse vil være i overensstemmelse med Domstolens såkaldte "AETR-retspraksis". I sin principielle dom af 1971⁷ fastslog Domstolen, at spørgsmål om arbejde, der udføres af besætninger på køretøjer i vejtransport med tredjelande, henhører under Fællesskabets enekompetence, og den fastslog princippet om parallelitet mellem interne og eksterne kompetencer⁸. EU har ekstern enekompetence på de områder, der er omfattet af AETR, i henhold til artikel 3, stk. 2, i TEUF, fordi AETR påvirker fælles regler, der for længe siden er vedtaget af Den Europæiske Union, således som det fremhæves i Domstolens AETR-retspraksis. Et yderligere argument er, at det i betragtning 10 i forordning (EF) nr. 561/2006 er fastsat, at da genstanden for AETR-overenskomsten falder ind under forordningens gyldighedsområde, har Den Europæiske Union kompetence til at forhandle og indgå denne overenskomst⁹.

I artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2829/77 af 12. december 1977 om iværksættelse af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR)¹⁰, fastsættes det, at "de aftaler, der skal indgås med tredjelande i henhold til artikel 2, stk. 2, i AETR, indgås af Fællesskabet. På forslag af Kommissionen træffer Rådet de i artikel 3, stk. 2, i AETR omhandlede afgørelser".

c. Ny artikel 10a - Sammenkobling af de nationale registre for førerkort

I overensstemmelse med krav 268a i bilag IB til forordning (EØF) 3821/85, der blev indført ved Kommissionens forordning (EU) nr. 1266/2009, skal medlemsstaterne udveksle data elektronisk for at sikre, at det fartskriverførerkort, de udsteder, er unikt. Denne forpligtelse omfatter i medfør af artikel 22a også tredjelande, der er kontraherende parter i AETR.

For at gøre det lettere at overholde dette krav på EU-plan har Kommissionen udviklet og med succes gennemført TACHOnet, som er en it-applikation, der giver mulighed for indbyrdes sammenkobling af nationale registre for førerkort, således at det i hele Europa kan kontrolleres, om sådanne kort er unikke med henblik på at forebygge svig. Retsgrundlaget for

⁶ Overenskomst om indførelse af ensartede tekniske forskrifter for hjulkøretøjer samt udstyr og dele, som kan monteres og/eller benyttes på hjulkøretøjer, samt vilkårene for gensidig anerkendelse af godkendelser, der er meddelt på grundlag af sådanne forskrifter - Revision 2 - Inklusive ændringer med ikrafttræden den 16. oktober 1995, EFT L 346 af 17.12.1997, s. 81 – 94.

⁷ Domstolens dom af 31. marts 1971, AETR, sag C-22/70.

⁸ Domstolen erklærede navnlig, at "medlemsstaterne, i det omfang fælles regler er vedtaget for at gennemføre Fællesskabets mål, ikke uden for de fælles institutioners rammer kan påtage sig forpligtelser, der er egnede til at berøre disse regler eller ændre deres rækkevidde". Det fastslås ligeledes, at "denne fællesskabskompetence udelukker muligheden for en konkurrerende kompetence for medlemsstaterne, da ethvert initiativ, der tages uden for rammerne af de fælles institutioner, er uforeneligt med fællesmarkedets enhed og fællesskabsrettens ensartede anvendelse".

⁹ I artikel 3 i forordning nr. 3820/85 er grundlaget for EU 's kompetence fastlagt på en klar måde: "Fællesskabet optager de forhandlinger med tredjelande, som måtte være nødvendige for gennemførelsen af denne forordning". Se ligeledes artikel 3 i forordning (EF) nr. 543/69.

¹⁰ EFT L 34 af 24.12.1977, s. 11.

TACHOnet er i øjeblikket en henstilling fra Kommissionen¹¹, som vil skulle erstattes af en specifik bestemmelse i den ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85, der er til drøftelse i Europa-Parlamentet og Rådet.

De foreslåede ændringer af AETR bør anvendes til at indsætte en ny artikel (artikel 10a) i AETR-teksten, som vil tydeliggøre forpligtelsen i krav 268a og bekræfte den obligatoriske karakter af den elektroniske udveksling af data om førerkort mellem kontraherende parter. Dermed vil den praksis, der allerede er indført i flere tredjelande, der er kontraherende parter, som på frivillig basis har besluttet at deltage i TACHOnet på grundlag af bilaterale aftaler med enkelte medlemsstater, blive udbredt og på lang sigt konsolideret.

I henhold til direktiv 95/46/EF¹² kan der kun videregives personoplysninger til tredjelande, som sikrer et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau. Det foreslås derfor, at der i den nye artikel 10a indføres en forpligtelse for de kontraherende parter til at sikre en tilstrækkelig grad af beskyttelse af personoplysninger.

I direktivets artikel 25, stk. 2, fastsættes det, at vurderingen af, om beskyttelsesniveauet i et tredjeland er tilstrækkeligt, sker på grundlag af forholdene, herunder oplysningernes art og formålet med den foreslåede behandling. I den sammenhæng skal det bemærkes, at der i forbindelse med fartskriverkort er tale om data, der ikke er særlig følsomme. De oplysninger, der opbevares i de nationale registre (i EU indbyrdes forbundet via TACHOnet), er begrænsede og forholdsvis generelle (førerens for- og efternavn, fødselsdato og eventuelt fødested, kørekortets nummer og udstedelsesland, førerkortets status og nummer) og under alle omstændigheder allerede fuldt ud tilgængelige for tredjelandenes kontrolmedarbejdere ved vejkontrol. De myndigheder, der har adgang til disse oplysninger, vil kun være de kortudstedende myndigheder og kontrolmedarbejdere, der udpeget til at kontrollere, om køre- og hviletidsreglerne for erhvervschauffører overholdes. Desuden er formålet med elektronisk udveksling af oplysninger kun at sikre, at de nationale registre hos de kontraherende parter i AETR ikke indeholder flere aktive førerkort til én og samme chauffør.

På den baggrund kan det med rimelighed antages, at alle eller de fleste tredjelande, der er kontraherende parter i AETR, kan sikre et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau for personoplysninger i forbindelse med fartskriverkort. I overensstemmelse med direktivets artikel 25, stk. 4, forholder det sig under alle omstændigheder sådan, at hvis det konstateres, at et tredjeland ikke sikrer et tilstrækkeligt beskyttelsesniveau, kan medlemsstaterne træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at hindre enhver videregivelse af oplysninger til det pågældende land.

Desuden bør det bemærkes, at TACHOnet-systemet anvender et EU-internt kommunikationssystem (sTESTA), for hvilket der i forbindelse med visse tredjelande gælder restriktioner for eksport og gennemførelse. Blandt tredjelandene i AETR er det kun de lande, som er kandidater til optagelse i EU, som kan tilslutte sig TACHOnet direkte via sTESTA. Blandt de andre vil nogle på frivillig basis kunne etablere indirekte forbindelse med enkelte medlemsstater på grundlag af ovennævnte bilaterale aftaler. Men denne løsning er besværlig

¹¹ Kommissionens henstilling af 13. januar 2010 om sikker dataudveksling mellem medlemsstaterne med henblik på kontrol af, at det førerkort, de udsteder, er unikt, EUT L 9 af 14.1.2010, s. 10.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger.

for de involverede parter, er ikke optimalt, da der derved skabes mange forbindelsespunkter, og dækker ikke alle de kontraherende parter.

Det vil derfor måske være nødvendigt at skabe et alternativt it-system for at tilbyde tredjelande, der er kontraherende parter, et alternativt elektronisk middel til at udveksle oplysninger med medlemsstaterne (og de lande, der er tiltrædelseskandidater) under hensyntagen til de sikkerhedsmæssige begrænsninger i det nuværende system med TACHOnet og sTESTA. Kommissionen er i færd med at iværksætte en undersøgelse for at indkredse de tekniske muligheder, f.eks. via en sikret internetbaseret forbindelse. Resultaterne af undersøgelsen forventes at foreligge i slutningen af 2013.

3. PROCEDURE FOR REVISION AF AETR

Artikel 20 og 21 i AETR fastlægger mekanismen for revision af aftalen. Artikel 21 er af særlig interesse for EU, fordi den giver mulighed for en "stiltiende" revisionsprocedure, som ikke indebærer, at de kontraherende parter skal ratificere de foreslåede ændringer. Eftersom denne procedure ikke foreskriver en formel forhandlingsprocedure, synes det at være hensigtsmæssigt at anvende en rådsafgørelse om en fælles holdning.

I overensstemmelse med EU's holdning, der er vedtaget i henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, skal medlemsstaterne handle i fællesskab i EU's interesse *ved iværksættelsen af revisionen af AETR-overenskomsten i overensstemmelse med pligten til loyalt samarbejde i artikel 4, stk. 3, i TEU.*

På grund af den tid, der er nødvendig for at afslutte de fornødne procedurer for at ændre AETR-overenskomsten, forekommer det hensigtsmæssigt at finde en midlertidig løsning med henblik på at konsultere AETR-landene om de afgørelser om ændringer af fartskrivere, der træffes på EU-plan. I den forbindelse har Kommissionen allerede forelagt sit forslag til ændring af forordning (EØF) nr. 3821/85 for at skabe en "fartskriverforum", som vil omfatte eksperter fra EU's medlemsstater og andre kontraherende parter. Kommissionen agter at høre dette forum, før der træffes nogen afgørelser om de tekniske opdateringer af bilag IB.

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), under De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 90 sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter at have underrettet Europa-Parlamentet og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Som fastslået af Domstolen¹³ har Den Europæiske Union ekstern enekompetence vedrørende arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport. Denne kompetence er blevet udøvet internt, navnlig ved vedtagelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejtransport¹⁴, Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport¹⁵, Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport¹⁶ og senest Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹⁷. Da genstanden for AETR falder ind under anvendelsesområdet for forordning 561/2006, henhører kompetencen til at forhandle og indgå denne overenskomst under Unionen. Reglerne vedrørende arbejdet for kørende personale i vejtransport med tredjelande, herunder reglerne om kontrolapparater, der anvendes til at sikre regeloverholdelsen, er et spørgsmål, der både henhører under EU's forskrifter og AETR-overenskomsten. Det er nødvendigt, at disse regler er harmoniserede.

¹³ Domstolens dom af 31. marts 1971, AETR, sag C-22/70.

¹⁴ EFT L 77 af 29.3.1969, s. 49.

¹⁵ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 1.

¹⁶ EFT L 370 af 31.12.1985, s. 8.

¹⁷ EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1.

- (2) De særlige omstændigheder i forbindelse med AETR-forhandlingerne berettiger dog undtagelsesvis en fremgangsmåde, hvorefter Unionens medlemsstater hver for sig, inden for rammerne af en samordnet aktion, deponerede deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, samtidig med at de handlede i Unionens interesse og på dennes vegne.
- (3) Det næste møde i ekspertgruppen vil finde sted den 3. december 2012. Ved den lejlighed vil ekspertgruppen sandsynligvis undersøge de forslag, der indebærer en ændring af AETR. Dette vil have retsvirkning som omhandlet i artikel 218, stk. 9, i TEUF.
- (4) EU's medlemsstater er som kontraherende parter i AETR-overenskomsten forpligtet til at samarbejde om at gennemføre den ordning for revision af AETR-overenskomsten, der navnlig er fastlagt i overenskomstens artikel 21, i overensstemmelse med Rådets forordning (EØF) nr. 2829/77 af 12. december 1977 om iværksættelse af den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR)¹⁸, og i overensstemmelse med pligten til loyalt samarbejde i henhold til artikel 4, stk. 3, i TEU.
- (5) For at opnå en paneuropæisk harmonisering hvad angår kontrolapparater inden for vejtransport (fartskrivere) er det nødvendigt, at der iværksettes en fælles beslutningsproces, hvor der tages hensyn til Den Europæiske Unions prærogativer og interesserne hos tredjelande, der er kontraherende parter i AETR-overenskomsten.
- (6) I AETR-overenskomstens artikel 22a er det i øjeblikket fastsat, at de ændringer af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, der vedrører den digitale fartskriver, automatisk overtages af alle kontraherende parter i AETR uden nogen formel høring inden Den Europæiske Unions vedtagelse af ændringerne. Som det understreges i Kommissionens meddelelse "Digitale fartskrivere: Køreplan for kommende aktiviteter"¹⁹ er den nuværende mekanisme til skade for en korrekt, harmoniseret gennemførelse af de foranstaltninger, der indføres med den foreslåede revision af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85, og af digitale fartskrivere hos kontraherende parter uden for EU . Derfor er det i Den Europæiske Unions interesse at forbedre beslutningsprocessen hvad angår digitale fartskrivere og AETR og ændre artikel 22a i overensstemmelse dermed ved inden for rammerne af De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE) at oprette et administrativt udvalg, som fastlægger de tekniske specifikationer for fartskrivere for hele AETR-området.
- (7) De særlige forhold i AETR-overenskomsten og i den planlagte beslutningsproces i det nyoprettede udvalg under artikel 22a samt den omstændighed, at Den Europæiske Union har enekompetence med hensyn til kørende personale i vejtransport, gør det berettiget, at Den Europæiske Union tiltræder AETR, hvilket også vil være i tråd med Domstolens AETR-dom i sag 22/70 og vil kunne sikre, at EU's interesser repræsenteres effektivt i UNECE' s procedurer. Når først Unionen er tiltrådt, vil dens holdning, der vedtages af Rådet i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, blive udtrykt af Kommissionen på vegne af EU, som i det administrative udvalg vil gøre alle medlemsstaternes stemmer gældende.

¹⁸ EFT L 334 af 24.12.1977, s. 11.

¹⁹ KOM(2011) 454 endelig.

- (8) På nuværende tidspunkt giver artikel 14 i AETR ikke mulighed for, at AETR kan tiltrædes af andre organer end medlemsstaterne i UNECE og medlemsstater, der er optaget i UNECE med rådgivende status. For at Den Europæiske Union kan tiltræde AETR-overenskomsten bør artikel 14 derfor ændres, således at den fastsætter, at europæiske regionale integrationsorganisationer kan tiltræde AETR.
- (9) Med henblik på en effektiv gennemførelse af krav 268a i bilag IB til forordning (EØF) nr. 3821/85 og for at sikre en mere effektiv granskning og kontrol af førerkort i AETR-området og lette kontrolmedarbejdernes opgaver bør der oprettes nationale elektroniske registre og træffes foranstaltninger for at sammenkoble disse registre indbyrdes. Bestemmelserne om sammenkobling bør fastsættes under iagttagelse af de kontraherende parters interne sikkerhedskrav og bør sikre et passende niveau for beskyttelse af de personoplysninger, der udveksles, i overensstemmelse med de højeste internationale standarder —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1) Unionens holdning i ekspertgruppen under den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), vil være i overensstemmelse med bilaget til denne afgørelse og repræsenteres af de medlemsstater, der er medlemmer af AETR, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Medlemsstaterne meddeler generalsekretæren for De Forenede Nationer disse foreslåede ændringer i overensstemmelse med proceduren i artikel 21, stk. 1, i AETR.

2) Der kan aftales formelle og mindre ændringer af denne holdning, uden at den skal ændres.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Denne afgørelse træder i kraft den [...].

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Rådets vegne
Formand*

BILAG I

Ny affattelse af artikel 22a (procedure for ændring af tillæg 1B)

Artikel 22a affattes således:

1. Der nedsættes et administrativt udvalg, som træffer afgørelse om ændringer af tillæg 1B til denne overenskomst. Det administrative udvalg består af alle de kontraherende parter i overenskomsten.
2. Det administrative udvalg har sæde i Genève. Dets møder afholdes normalt i Genève. Udvalget kan beslutte at holde møder andre steder.
3. Eksekutivsekretæren for De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa stiller passende sekretariatstjenester til rådighed for udvalget.
4. Udvalget vælger hvert andet år en formand og to næstformænd.
5. De Forenede Nationers generalsekretær indkalder det administrative udvalg under FN's Økonomiske Kommission for Europa, når der er behov derfor, og under alle omstændigheder én gang om året.
6. Enhver kontraherende part kan foreslå ændringer af tillæg 1B til denne overenskomst. Ethvert ændringsforslag indsendes skriftligt til sekretariatet for Den Økonomiske Kommission for Europa 3 måneder før det møde i det administrative udvalg, hvor det foreslås vedtaget. Ordlyden af ethvert ændringsforslag meddeles på de tre ECE-sprog til alle kontraherende parter mindst én måned før det møde i det administrative udvalg, hvor det foreslås vedtaget.
7. Det administrative udvalg er kun beslutningsdygtigt, hvis mindst halvdelen plus én af de kontraherende parter er til stede. Ved beregning af det krævede fremmøde tillægges regionale integrationsorganisationer, som er kontraherende parter i denne overenskomst, det antal stemmer, som deres medlemsstater har, uden at disses tilstedeværelse i afstemningen er påkrævet.
8. Det administrative udvalg træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt de tilstedeværende og stemmeafgivende kontraherende parter.
9. Hver kontraherende part har én stemme, når der træffes afgørelser. Repræsentanten for en kontraherende part, der er en regional integrationsorganisation, afgiver de stemmer, der er tildelt dens enkelte medlemsstater, uden at deres tilstedeværelse i afstemningen er påkrævet.
10. Hvis et forslag til ændring af tillæg 1B til denne overenskomst medfører ændring af andre artikler i eller bilag til overenskomsten, kan ændringerne af tillægget ikke træde i kraft, før ændringerne vedrørende de andre dele af overenskomsten er trådt i kraft. Hvis ændringerne af tillæg 1B i sådanne tilfælde forelægges samtidig med ændringerne vedrørende andre dele af overenskomsten, fastlægges datoen for deres ikrafttrædelse inden den dato, der er fastsat i henhold til de procedurer, som er beskrevet i almindelighed i artikel 21, under hensyntagen til den dato, der er fastsat i ændringen af tillæg 1b, i de tilfælde, der er omhandlet i stk. 7.

BILAG II

Mulig formulering af artikel 14 (regionale integrationsorganisationers tiltrædelse af AETR)

Artikel 14 ændres således:

Som stk. 1a indsættes følgende:

"Denne overenskomst er også åben for undertegnelse af regionale integrationsorganisationer. I denne overenskomst forstås ved "regional integrationsorganisation" en organisation, der er oprettet af suveræne stater i en given region, og som har kompetence på visse af de områder, der reguleres af denne overenskomst, og er behørigt bemyndiget til at undertegne og ratificere, acceptere, godkende eller tiltræde denne overenskomst."

Stk. 5 ændres således:

5. For hver stat eller **regional integrationsorganisation**, som ratificerer overenskomsten eller tiltræder den efter deponeringen af det ottende ratifikations- eller tiltrædelsesdokument, som nævnt ovenfor i stk. 4, skal overenskomsten træde i kraft et hundrede og firsindstyve dage efter datoen for den pågældende stats **eller regionale integrationsorganisationers** deponering af ratifikations- eller tiltrædelsesdokumentet.

BILAG III

Mulig formulering af en ny artikel 10a

1. For at sikre, at førere ikke allerede besidder et gyldigt førerkort som omhandlet i tillæg 1B i bilaget til overenskomsten, opretholder de kontraherende parter nationale elektroniske registre med følgende oplysninger om førerkort i en periode, som mindst svarer til deres gyldighedsperiode:

- Førerens fornavn og efternavn
- Førerens fødselsdato og eventuelt fødested
- Kørekortets nummer og udstedelsesland (hvis dette er relevant)
- Førerkortets status
- Førerkortnummer

2. De kontraherende parter træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de elektroniske registre er sammenkoblede og tilgængelige i hele deres område for kortudstedende myndigheder og kontrolmedarbejdere, der udpeget til at kontrollere, om køre- og hviletidsreglerne for erhvervschauffører overholdes.

3. I forbindelse med udstedelse, erstatning og om fornødent fornyelse af et førerkort verificerer de kontraherende parter med elektronisk udveksling af oplysninger, at føreren ikke allerede besidder et andet gyldigt førerkort. De kontraherende parter sikrer et passende niveau for beskyttelse af de personoplysninger, der udveksles, i overensstemmelse med de højeste internationale standarder. Dette indebærer, at de udvekslede oplysninger kun omfatter de oplysninger, som er nødvendige til denne verifikation, og ikke anvendes til noget andet formål uden forudgående tilladelse fra den kontraherende part, der tilvejebringer personoplysningerne.