



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 28.2.2025
COM(2025) 57 final

2025/0033 (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 til et forslag om tilpasning af AETR til de vigtigste nylige ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006

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 vedtagelse af ændringer, som har til formål at tilpasse AETR til EU-lovgivningen efter vedtagelsen af ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006¹ ved hjælp af forordning (EU) 2020/1054² og (EU) 2024/1258³ og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1012, som supplerer artikel 8a, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006, der er en af de bestemmelser, der blev indført ved forordning (EU) 2020/1054.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR)

AETR har til formål at harmonisere de retlige rammer for de kontraherende parter i AETR for så vidt angår køre- og hviletider for erhvervschauffører og de tilsvarende tekniske krav til konstruktion og installation af det kontrolapparat, der anvendes i køretøjer (takografen). AETR trådte i kraft den 5. januar 1976. Den er senere blevet ændret. De seneste ændringer vedrørende køre- og hviletider eller takografer blev vedtaget den 20. september 2010.

Alle medlemsstater er parter i AETR⁴.

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

² 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1258 af 24. april 2024 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis persontransport og for så vidt angår medlemsstaternes beføjelser til at pålægge sanktioner for overtrædelser af forordning (EU) nr. 165/2014 begået i en anden medlemsstat eller i et tredjeland (EUT L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

⁴ Belgien (ratificeret 30.12.1977), Bulgarien (ratificeret 12.5.1995), Tjekkiet (ratificeret 22.6.1993), Danmark (ratificeret 30.12.1977), Tyskland (ratificeret 9.7.1975), Estland (ratificeret 3.5.1993), Irland (ratificeret 28.8.1979), Grækenland (ratificeret 11.1.1974), Spanien (ratificeret 3.1.1993), Frankrig (ratificeret 9.1.1978), Ungarn (ratificeret 22/10/1999), Kroatien (ratificeret 3.8.1992), Italien (ratificeret 28.12.1978), Cypern (ratificeret 5.9.2003), Letland (ratificeret 14.1.1994), Litauen (ratificeret 3.6.1998), Luxembourg (ratificeret 30.12.1977), Malta (ratificeret 24.9.2004), Nederlandene (ratificeret 30.12.1977), Østrig (ratificeret 11.6.1975), Polen (ratificeret 14.7.1992), Portugal (ratificeret 20.9.1973), Rumænien (ratificeret 8.12.1994), Slovenien (ratificeret 6.8.1993), Slovakiet (ratificeret 28.5.1993), Finland (ratificeret 16.2.1999) og Sverige (ratificeret 24.8.1973).

2.2. AETR-Ekspertgruppen og Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport

AETR-ekspertgruppen er en teknisk gruppe, der er nedsat af UNECE's Landtransportkomité, og som har til formål at udarbejde forslag til ændring af AETR. I henhold til afgørelsen om nedsættelse af AETR-ekspertgruppen kan Den Europæiske Union deltage i ekspertgruppen⁵. Kommissionen repræsenterer derfor Unionen i denne ekspertgruppe.

Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport (SC.1) er en gruppe, der er nedsat af Landtransportudvalget for at fremme udviklingen og lettelsen af international vejtransport. Dette omfatter harmonisering og forenkling af reglerne for og kravene til vejtransport. Kun kontraherende parter i AETR deltager i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport som medlemmer. Den Europæiske Union er indbudt som observatør i arbejdsgruppen og er således repræsenteret ved Kommissionen eller Den Europæiske Unions delegation ved FN og andre internationale organisationer i Genève.

Forslag til ændring af AETR fremsættes, behandles og godkendes generelt først i ekspertgruppen og forelægges derefter UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport (SC.1) til godkendelse. Hvis der opnås enighed om visse ændringer af AETR i begge grupper, forelægger en kontraherende part i AETR formelt ændringen for FN's generalsekretær i overensstemmelse med artikel 21 i AETR. Når meddelelsen om ændring af AETR er blevet meddelt de kontraherende parter af De Forenede Nationers generalsekretær, har de kontraherende parter 6 måneder til at gøre indsigelse mod ændringen. Ændringen betragtes som vedtaget, hvis ingen kontraherende part gør indsigelse mod ændringen inden for fristen.

De organer, der er oprettet i UNECE (AETR-ekspertgruppen og Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport), udgør et forum, hvor ændringer af AETR fremsættes, behandles og godkendes med henblik på at forberede den formelle indgivelse af en ændring i henhold til AETR og på at undgå indsigelser, når en ændring formelt forelægges FN's generalsekretær. Unionens holdning til afgørelser, der skal træffes i AETR-ekspertgruppen og eventuelt i UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport, bør derfor fastlægges.

2.3. Den påtænkte retsakt, som AETR-ekspertgruppen og Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport skal tage stilling til

I juni 2025 skal AETR-ekspertgruppen på sit 38. møde eller på efterfølgende møder på grundlag af Unionens forslag, der er knyttet som bilag til dette forslag, overveje og udarbejde forslag til ændring af AETR-overenskomsten i overensstemmelse med de seneste ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006. Disse ændringer omfatter de nye bestemmelser vedrørende overenskomstens anvendelsesområde, de betingelser, hvorpå det er muligt at tage på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, et forbud mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid i førerhuset, de regler, i henhold til hvilke føreren skal vende tilbage til arbejdsgiverens etableringssted eller til førerens bopæl, de betingelser, hvorpå det er muligt at tilbringe hvileperioder om bord på en færgе eller et tog, andre mulige undtagelser for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer, og princippet om og specifikationerne for sikre parkeringsområder (den påtænkte retsakt).

⁵ Afgørelse om spørgsmål vedrørende Landtransportkomitéen: Nedsættelse af en ekspertgruppe vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR), ECE/EX/2011/L.16, punkt 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 (...)"

Formålet med den påtænkte retsakt er at forbedre arbejdsvilkårene for førere, sikre fair konkurrence mellem operatører og forbedre færdselssikkerheden. Ekspertgruppen vil få til opgave at gennemgå forslaget med henblik på at godkende de foreslåede ændringer og at anbefale, at de vedtages af Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport. Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport kan også give ekspertgruppen vejledning og instrukser, hvis der er behov herfor. Når Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport uformelt har vedtaget forslagene, skal en kontraherende part fremlægge forslagene for De Forenede Nationers generalsekretær.

Den påtænkte retsakt får, hvis den vedtages, bindende virkning for parterne i henhold til aftalens artikel 21, stk. 6, hvori følgende fastsættes: "[e]n ændring, der anses for vedtaget, træder i kraft tre måneder efter den dag, anses for vedtaget".

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

Der blev senest foretaget væsentlige ændringer af AETR-overenskomsten i 2010, og en mere general ajourføring er påkrævet. Siden ændringen i 2010 har Unionen vedtaget følgende retsakter inden for sit eget retlige anvendelsesområde om harmoniseringen af visse sociale bestemmelser vedrørende international vejgodstransport inden for medlemsstaterne: forordning (EU) nr. 165/2014⁶, (EU) 2020/1054 og (EU) 2024/1258.

De ændringer, der er nødvendige for at gennemføre de vigtigste bestemmelser i forordning (EU) nr. 165/2014, særlig indførelsen af den intelligente takograf, er allerede blevet fremsat af Unionen⁷ i ovenstående fora, uden at det for indeværende har været muligt at nå til enstemmighed.

Den 4. oktober 2024 besluttede Domstolen i de forenede sager C-541/20 til C-555/20⁸ at stadfæste bestemmelserne i forordning (EU) 2020/1054.

Som følge heraf er det, for at Unionen efterlever artikel 2, stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006, nødvendigt, at Unionen foreslår en ajourføring af bestemmelserne i AETR-overenskomsten i overensstemmelse med de seneste standarder, der er vedtaget i Unionen på det pågældende område.

Den foreslåede holdning er i overensstemmelse med Unionens eksterne enekompetence på området sociale bestemmelser inden for vejtransport, særlig i overensstemmelse med artikel 23 i forordning (EF) nr. 561/2006.

I sin dom af 31. marts 1971 i sag 22/70, *AETR*⁹, fastslog Den Europæiske Unions Domstol, at Unionen har ekstern enekompetence i forhold til tredjelande vedrørende arbejde, der udføres af det kørende personale i vejtransport. Denne kompetence er siden blevet udøvet i talrige

⁶ 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).

⁷ Senest ved Rådets afgørelse (EU) 2021/366 af 22. februar 2021 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 70 af 1.3.2021, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), gengivet i UNECE under ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2.

⁸ ECLI:EU:C:2024:818.

⁹ Domstolens dom af 31. marts 1971, Kommissionen mod Rådet, ECLI:EU:C:1971:32.

lovgivningsmæssige EU-retsakter vedtaget af Unionens fælleslovgivere, herunder i forordning (EF) nr. 561/2006 og (EU) nr. 165/2014. Da genstanden for AETR falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 165/2014, har Unionen enekompetence til at forhandle og indgå AETR og enhver ændring heraf, jf. artikel 3, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. 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 aftalen¹⁰.

Når det omhandlede område henhører under en af Unionens kompetencer, er den omstændighed, at Unionen ikke har tiltrådt den pågældende internationale aftale, ikke til hinder for, at den kan udøve sin kompetence ved inden for rammerne af sine institutioner at fastlægge en holdning, der skal indtages på dennes vegne i det organ, som aftalen har nedsat, bl.a. derved, at de medlemsstater, der har tiltrådt aftalen, optræder solidarisk i Unionens interesse¹¹.

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der 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"¹².

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

AETR-ekspertgruppen og Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport (SC.1) er organer, der er nedsat af UNECE's Landtransportkomité.

De foreslåede ændringer udgør retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte ændringer vil, hvis de vedtages, være bindende i henhold til folkeretten, jf. artikel 21, stk. 6, i AETR.

Den påtænkte retsakt supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

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

¹⁰ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

¹¹ Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 52.

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

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. 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.

4.2.2. 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 i TEUF.

4.3. Konklusion

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

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 til et forslag om tilpasning af AETR til de vigtigste nylige ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006

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)¹³, trådte i kraft den 5. januar 1976. Unionen har enekompetence på det område, der er omfattet af AETR¹⁴.
- (2) I henhold til artikel 2, stk. 3, andet afsnit, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹⁵, bør AETR-bestemmelserne bringes i overensstemmelse med nævnte forordning. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054¹⁶ og (EU) 2024/1258¹⁷ ændrede begge forordning (EF) nr. 561/2006. Desuden supplerer Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1012 artikel 8a, stk. 2, i forordning (EF) nr. 561/2006, som er en af de bestemmelser, der er indført fra forordning (EU) 2020/1054. Unionen bør derfor foreslå, at AETR ændres med henblik på at afspejle de ændringer, der er indført ved forordning (EU) 2020/1054 og (EU) 2024/1258 og suppleres ved delegeret forordning (EU) 2022/1012. Disse ændringer omfatter de nye bestemmelser vedrørende overenskomstens anvendelsesområde, de betingelser, hvorpå det er muligt at tage på hinanden følgende reducerede ugentlige hviletider, et forbud

¹³ [EFT L 95 af 8.4.1978, s. 1.](#)

¹⁴ Domstolens dom af 31. marts 1971, Kommissionen mod Rådet (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, præmis 30 og 31.

¹⁵ 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).

¹⁶ 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).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1258 af 24. april 2024 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis persontransport og for så vidt angår medlemsstaternes beføjelser til at pålægge sanktioner for overtrædelser af forordning (EU) nr. 165/2014 begået i en anden medlemsstat eller i et tredjeland (EUT L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

mod at tilbringe den regulære ugentlige hviletid i førerhuset, de regler, i henhold til hvilke føreren skal vende tilbage til arbejdsgiverens etableringssted eller til førerens bopæl, de betingelser, hvorpå det er muligt at tilbringe hvileperioder om bord på en færge eller et tog, andre mulige undtagelser for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer, og princippet om og specifikationerne for sikrede parkeringsområder (den påtænkte retsakt).

- (3) I henhold til artikel 21 i AETR kan alle kontraherende parter forelægge forslag om ændring af AETR for De Forenede Nationers (FN's) generalsekretær. Før forslagene forelægges FN's generalsekretær, fremlægges, behandles og vedtages de generelt først i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport ("SC.1") under FN's Økonomiske Kommission for Europa (UNECE). UNECE har nedsat en AETR-ekspertgruppe inden for rammerne af AETR. Denne gruppe har bemyndigelse til at udarbejde og forelægge forslag om ændring af AETR til UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport. Unionen vil på grundlag af denne afgørelse foreslå, at AETR-ekspertgruppen på sit planlagte 38. møde i juni 2025 og efterfølgende møder og UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport på sit planlagte 120. møde i oktober 2025 og efterfølgende møder drøfter ændringer af AETR vedrørende de forbedringer af arbejdsvilkårene for førere, der udfører national og international vejtransport, som stammer fra de nylige ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006 og er indført ved forordning (EU) 2020/1054 og (EU) 2024/1258 og delegeret forordning (EU) 2022/1012.
- (4) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i AETR-ekspertgruppen og i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport, bør fastlægges, da de ændringsforslag, som de skal udarbejde og godkende, vil være bindende i henhold til folkeretten i overensstemmelse med artikel 21, stk. 6, i AETR.
- (5) Medlemsstaterne bør ikke modsætte sig en meddelelse fra De Forenede Nationers generalsekretær i henhold til artikel 21, stk. 1, i AETR om foreslåede ændringer, som findes i bilaget til denne afgørelse. Hvis en meddelelse fra De Forenede Nationers generalsekretær ikke er begrænset til foreslåede ændringer, som findes i bilaget til denne afgørelse, bør medlemsstaterne ikke modsætte sig de foreslåede ændringer, som findes i bilaget til denne afgørelse.
- (6) Unionens holdning i AETR-ekspertgruppen skal udtrykkes af Kommissionen, og Unionens holdning i Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport skal udtrykkes af medlemsstaterne, som handler i fællesskab i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på senere møder i UNECE's ekspertgruppe vedrørende den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) og Arbejdsgruppen vedrørende Vejtransport (SC.1) til et forslag om at tilpasse AETR til de seneste ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006, som blev indført ved forordning (EU) 2020/1054 og (EU) 2024/1258 og ved delegeret forordning (EU) 2022/1012, er fastlagt i bilaget til nærværende afgørelse.

Der kan aftales formelle og mindre ændringer af den i stk. 1 omhandlede holdning, uden at Rådet træffer yderligere afgørelse.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes i AETR-ekspertgruppen af Kommissionen og i UNECE's arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport af medlemsstaterne, som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Artikel 3

Hvis en foreslået ændring, som findes i bilaget til denne afgørelse, er blevet godkendt af UNECE's Arbejdsgruppe vedrørende Vejtransport, skal medlemsstaterne, som handler i fællesskab i Unionens interesse, forelægge den for De Forenede Nationers generalsekretær i overensstemmelse med artikel 21, stk. 1, i AETR.

Medlemsstaterne modsætter sig ikke en meddelelse fra De Forenede Nationers generalsekretær i henhold til artikel 21, stk. 1, i AETR om foreslåede ændringer, som findes i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen og til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Rådets vegne
Formand