



Brussel, 2.10.2018
COM(2018) 664 final

2018/0339 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

TOELICHTING

1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel betreft het besluit tot vaststelling van het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de AETR van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) in verband met de beoogde wijziging van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) met betrekking tot de aansluiting op TACHOnet van niet-EU-partijen bij de AETR.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. De AETR

De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg ("de overeenkomst") heeft tot doel het wetgevingskader van de partijen bij de overeenkomst betreffende de rij- en rusttijden van beroepschauffeurs te harmoniseren, evenals de overeenkomstige technische voorschriften voor de constructie en installatie van de tachograaf. De overeenkomst is op 5 januari 1976 in werking getreden.

Alle lidstaten zijn partij bij de overeenkomst¹.

2.2. De deskundigengroep inzake de AETR

De deskundigengroep inzake de AETR is een technische groep die is opgericht door het Inland Transport Committee van de VN/ECE, met als doel wijzigingsvoorstellen voor de overeenkomst op te stellen. Wijzigingsvoorstellen voor de overeenkomst worden unaniem door de deskundigen van de groep aangenomen en daarna ter goedkeuring ingediend bij de SC.1 (VN/ECE-werkgroep inzake wegvervoer); de SC.1 stemt bij eenvoudige meerderheid van de aanwezige overeenkomstsluitende partijen.

2.3. De beoogde handeling van de deskundigengroep inzake de AETR

Tijdens zijn 19e zitting, op 15 oktober 2018, moet de deskundigengroep inzake de AETR beslissen over de indiening bij de SC.1 van een voorstel tot wijziging van de AETR betreffende de aansluiting van niet-EU-partijen bij de AETR op TACHOnet ("de beoogde handeling").

Het doel van de beoogde handeling is de technische vereisten te definiëren voor de aansluiting van niet-EU-partijen bij de AETR op TACHOnet via het eDelivery-platform, dat door de Europese Commissie is ontwikkeld.

¹ Oostenrijk (geratificeerd op 11/6/1975), België (geratificeerd op 30/12/1977), Bulgarije (geratificeerd op 12/5/1995), Kroatië (geratificeerd op 3/8/1992), Cyprus (geratificeerd op 5/9/2003), Tsjechië (geratificeerd op 22/6/1993), Denemarken (geratificeerd op 30/12/1977), Estland (geratificeerd op 3/5/1993), Finland (geratificeerd op 16/2/1999), Frankrijk (geratificeerd op 9/1/1978), Duitsland (geratificeerd op 9/7/1975), Griekenland (geratificeerd op 11/1/1974), Hongarije (geratificeerd op 22/10/1999), Ierland (geratificeerd op 28/8/1979), Italië (geratificeerd op 28/12/1978), Letland (geratificeerd op 14/1/1994), Litouwen (geratificeerd op 3/6/1998), Luxemburg (geratificeerd op 30/12/1977), Malta (geratificeerd op 24/9/2004), Nederland (geratificeerd op 30/12/1977), Polen (geratificeerd op 14/7/1992), Portugal (geratificeerd op 20/9/1973), Roemenië (geratificeerd op 8/12/1994), Slowakije (geratificeerd op 28/5/1993), Slovenië (geratificeerd op 6/8/1993), Spanje (geratificeerd op 3/1/1993), Zweden (geratificeerd op 24/8/1973), Verenigd Koninkrijk (geratificeerd op 4/1/1978).

De beoogde handeling is bindend voor de partijen in overeenstemming met artikel 13, lid 1, van de overeenkomst, waarin het volgende is bepaald: "Alle nieuwe bepalingen van deze Overeenkomst, met inbegrip van zijn bijlage en de aanhangsels 1B en 2, die betrekking hebben op de invoering van een digitaal controleapparaat, worden verbindend voor landen die Overeenkomstsluitende Partij zijn bij deze Overeenkomst uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding van de desbetreffende wijzigingen die voortvloeien uit de in artikel 21 omschreven procedure".

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

TACHOnet is het Europese systeem voor de elektronische uitwisseling van informatie over tachograafkaarten tussen de lidstaten. Het is een essentieel instrument om de handhaving te waarborgen van regels inzake rij- en rusttijden in het wegvervoer zoals vastgesteld in Verordening (EU) nr. 561/2006². De belangrijkste doelstelling van TACHOnet is te controleren of aan één bestuurder niet twee of meer kaarten zijn afgegeven door verschillende lidstaten.

De lidstaten zijn verplicht zich op TACHOnet aan te sluiten in overeenstemming met artikel 31, lid 2, van Verordening (EU) nr. 165/2014³ en met de technische vereisten die zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2016/68⁴.

De regels inzake rij- en rusttijden zijn ook van toepassing op niet-EU-partijen bij de AETR (Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg). Om de handhaving van de regels inzake rij- en rusttijden in die landen te waarborgen, is het van essentieel belang dat ook zij zijn aangesloten op TACHOnet. Niet-EU-partijen bij de AETR mogen echter niet rechtstreeks op TACHOnet worden aangesloten. Rechtstreekse aansluitingen worden opgezet via het TESTA-netwerk (Beveiligde trans-Europese diensten voor telematica tussen overheidsdiensten), waarvan de toegang is beperkt tot autoriteiten en instellingen van de EU, de lidstaten van de EU, de EVA-landen, Zwitserland en landen die tot de EU toetreden. Niet-EU-landen die niet tot de EU toetreden of die geen lid zijn van de EVA, moeten op TACHOnet worden aangesloten via een land dat al op TESTA is aangesloten, d.w.z. via een indirecte aansluiting. Dergelijke indirecte aansluitingen zijn gebaseerd op bilaterale overeenkomsten tussen niet-EU-partijen bij de AETR en het land dat in de aansluiting voorziet.

Andorra, Armenië, Azerbeidzjan, Bosnië en Herzegovina, Georgië, Liechtenstein, Moldavië, Servië en Oekraïne zijn de negen niet-EU-partijen bij de AETR die momenteel indirect op TACHOnet zijn aangesloten via knooppunten in Frankrijk, Kroatië, Polen, Roemenië en Zwitserland.

² Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz.1).

³ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2016/68 van de Commissie van 21 januari 2016 betreffende gemeenschappelijke procedures en specificaties die nodig zijn voor de onderlinge verbinding van elektronische registers van bestuurderskaarten (PB L 15 van 22.1.2016, blz. 51).

Technisch probleem en voorgestelde oplossing

Het directoraat-generaal Informatica van de Commissie (DIGIT) heeft onlangs geoordeeld dat indirecte aansluitingen niet voldoen aan de minimale veiligheidsnormen van de Commissie. Het deel van het netwerk dat is opgezet tussen de lidstaat en het derde land moet immers niet beveiligd zijn. Bovendien is een eventuele aanval op dat deel van het netwerk mogelijk niet zichtbaar voor de Commissie. Dat verhoogt het risico op inbreuken op het beveiligingssysteem.

Indirecte aansluitingen moeten daarom worden afgesloten en vervangen door een alternatief instrument waarmee niet-EU-partijen bij de AETR zich op TACHOnet kunnen aansluiten.

eDelivery is een overkoepelend platform dat is opgericht met steun van het CEF-programma (Connecting Europe Facility) en dat een dergelijke aansluitmogelijkheid biedt. De aansluiting gebeurt via internet, waarbij gebruik wordt gemaakt van standaard beveiligingstechnologie zoals PKI (publieke-sleutelinfrastructuur) om de authenticiteit, de integriteit en de vertrouwelijkheid van de uitgewisselde informatie te waarborgen. Wederzijds vertrouwen bij de elektronische uitwisseling van informatie is aldus gegarandeerd. *eDelivery* wordt aangeboden door DIGIT.

eDelivery is al met succes gebruikt voor de levering van verschillende EU-brede diensten, zoals PEPPOL (Pan-European Public Procurement On-line) en e-Codex (elektronische verbinding tussen rechtsbeoefenaars in de hele EU). Het systeem zou aan TACHOnet kunnen worden aangepast.

Hoewel DIGIT geen specifieke termijnen heeft opgegeven voor het afsluiten van indirecte aansluitingen, zou de aanpassing van *eDelivery* aan TACHOnet ongeveer één jaar duren. Bijgevolg moet de AETR onverwijld worden gewijzigd om *eDelivery* zo snel mogelijk operationeel te maken.

Plichten van nationale autoriteiten voor het gebruik van TACHOnet

Door zich via *eDelivery* aan te sluiten op TACHOnet nemen de aangesloten partijen bepaalde plichten op zich om een correct gebruik van het systeem en van de met hun tegenhangers uitgewisselde informatie te waarborgen. Die plichten hebben betrekking op:

a) Beveiliging

Nationale autoriteiten moeten de geheime sleutels en de overeenkomstige digitale certificaten beschermen door:

- onrechtmatig gebruik van de geheime sleutels te vermijden;
- de geheime sleutels niet door te sturen of mee te delen aan derden;
- de vertrouwelijkheid, de integriteit en de beschikbaarheid te waarborgen van de geheime sleutels die voor TACHOnet zijn aangemaakt, opgeslagen en gebruikt;
- de geheime sleutel niet langer te gebruiken nadat de geldigheidsduur is verstreken of het certificaat is ingetrokken;
- vervallen sleutels meteen te vernietigen;
- misbruik van de geheime sleutels te voorkomen door om de intrekking van het bijbehorende certificaat te verzoeken als de geheime sleutel of de activeringsgegevens ervan zijn aangetast.

b) Gegevensbescherming

De bescherming van persoonsgegevens moet worden gewaarborgd. Aangezien niet-EU-partijen bij de AETR niet gebonden zijn door de Europese wetgeving inzake gegevensbescherming, moet de naleving van het Verdrag tot bescherming van personen met betrekking tot de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens worden gewaarborgd. Dat verdrag vormt het internationale referentiekader op het gebied van de bescherming van persoonsgegevens.

c) Technische aspecten

Vóór ze worden aangesloten, moeten de partijen een specifieke reeks tests uitvoeren. Zij moeten ook een minimaal dienstverleningsniveau garanderen zodat TACHOnet niet wordt verstoord door storingen op nationaal niveau.

Rechtsinstrument

De technische vereisten voor de aansluiting van niet-EU-partijen bij de AETR op TACHOnet moeten worden opgenomen in het passende internationale kader, namelijk de AETR.

Binnen de deskundigengroep inzake de AETR van de VN/ECE wordt momenteel onderhandeld over een wijziging van de overeenkomst, voornamelijk over de toepassing van de EU-wetgeving inzake de slimme tachograaf door niet-EU-partijen bij de AETR en over de toetreding van de EU tot de AETR⁵. De technische en juridische vereisten voor de aansluiting op TACHOnet van niet-EU-partijen bij de AETR moeten formeel door de EU worden ingediend bij het secretariaat van de AETR als een nieuw aanhangsel van de overeenkomst. Dat nieuwe aanhangsel zal worden besproken op de volgende vergadering van de deskundigengroep inzake de AETR en in de werkgroep inzake wegvervoer, samen met de elementen van het standpunt van de EU die reeds zijn overgemaakt aan het secretariaat van de AETR in 2016.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van "*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*".

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het lichaam of partij is bij de overeenkomst⁶.

Het begrip "*handelingen met rechtsgevolgen*" omvat handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen tevens instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die een "*beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*"⁷.

⁵ Standpunt van de EU dat is vastgesteld bij Besluit (EU) 2016/1877 van de Raad van 17 oktober 2016 en bij het secretariaat van de AETR is ingediend door de Republiek Slowakije.

⁶ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

⁷ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 en 64.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De deskundigengroep inzake de AETR is een lichaam dat is opgericht door het Inland Transport Committee van de VN/ECE.

De handeling die de deskundigengroep inzake de AETR moet indienen bij de SC.1 is een handeling met rechtsgevolgen. De beoogde handeling zal overeenkomstig artikel 13 van de AETR uit hoofde van het volkenrecht bindend zijn.

De beoogde handeling strekt niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt wordt ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of overwegende component, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is gelet op de hoofddoelstelling of de overwegende component.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de beoogde handeling hebben betrekking op vervoer.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 91 VWEU.

4.3. Conclusie

De rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is artikel 91 VWEU in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en met name artikel 91, juncto artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) is op 5 januari 1976 in werking getreden.
- (2) In het kader van de AETR heeft de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties een deskundigengroep opgericht. Die groep is bevoegd om voorstellen tot wijziging van de AETR op te stellen en in te dienen bij de werkgroep inzake wegvervoer.
- (3) Tijdens zijn 19e zitting, op 15 oktober 2018, moet de deskundigengroep inzake de AETR een besluit vaststellen over de indiening van een voorstel tot wijziging van de AETR bij de werkgroep inzake wegvervoer van de VN/ECE.
- (4) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de AETR, aangezien de wijziging van de AETR bindend zal zijn voor de Unie.
- (5) In zijn arrest van 31 maart 1971 in zaak 22/70, *AETR*, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie erkend dat de arbeidsvoorwaarden van bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg een exclusieve externe bevoegdheid van de Unie is. Sindsdien is die bevoegdheid uitgeoefend in tal van rechtshandelingen die door de wetgever van de Unie zijn vastgesteld, onder meer Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad⁸ en Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad⁹. Aangezien

⁸ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

⁹ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

de inhoud van de AETR onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 valt, berust de bevoegdheid tot het onderhandelen over en het sluiten van de overeenkomst en de wijzigingen ervan uitsluitend bij de Unie.

- (6) De volgende vergadering van de deskundigengroep **inzake de AETR** vindt plaats op **15 oktober 2018, die van de werkgroep inzake wegvervoer op 16 oktober 2018**. De deskundigengroep **en de werkgroep** zijn voornemens om tijdens die vergaderingen voorstellen van de overeenkomstsluitende partijen te bestuderen; als de voorstellen door de deskundigengroep worden aanvaard, kunnen die, nadat een procedure voor de wijziging van de AETR is opgestart en afgesloten, leiden tot een wijziging van de AETR. Zodra de voorstellen door de deskundigengroep zijn aanvaard, zijn de lidstaten van de Unie, als partijen bij de AETR, in een tweede fase verplicht samen te werken om het mechanisme voor de herziening van de AETR in werking te doen treden, in overeenstemming met Verordening (EEG) nr. 2829/77¹⁰ van de Raad en de in artikel 4, lid 3, VEU vastgestelde plicht tot loyale samenwerking, mits de Raad een besluit neemt overeenkomstig artikel 218, lid 6, voor zover van toepassing. De voorgestelde wijzigingen van de AETR zullen pas van kracht worden als de herziening van de AETR is afgerond.
- (7) Volgens Verordening (EU) nr. 165/2014 zijn de lidstaten verplicht om hun nationale elektronische registers van bestuurderskaarten onderling te verbinden via het TACHOnet-berichtsysteem of, bij gebruik van een compatibel systeem, te waarborgen dat de uitwisseling van elektronische gegevens met alle andere lidstaten mogelijk is via het TACHOnet-berichtsysteem. TACHOnet is een platform voor de uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten tussen de lidstaten, zodat kan worden gewaarborgd dat een bestuurder niet meer dan één kaart heeft.
- (8) Om tot een pan-Europese harmonisatie op het gebied van elektronische uitwisseling van informatie over bestuurderskaarten te komen, moet TACHOnet door alle partijen bij de AETR worden gebruikt als enig platform.
- (9) Momenteel wordt de aansluiting op het TACHOnet-berichtsysteem ofwel rechtstreeks tot stand gebracht via TESTA (trans-Europese diensten voor telematica tussen overheidsdiensten), ofwel indirect via een lidstaat die al op TESTA is aangesloten. Aangezien TESTA beperkt is tot de lidstaten en de instellingen van de Unie, moeten niet-EU-partijen bij de AETR zich indirect op TACHOnet aansluiten.
- (10) De Commissie heeft onlangs de indirecte aansluitingen op het TACHOnet-berichtsysteem geëvalueerd en geconcludeerd dat zij niet hetzelfde beveiligingsniveau bieden als TESTA. Met name de authenticiteit, de integriteit en de vertrouwelijkheid van de informatie die via indirecte aansluitingen wordt uitgewisseld, kunnen niet voldoende worden gewaarborgd. Indirecte aansluitingen op TACHOnet moeten daarom worden vervangen door beveiligde aansluitingen.
- (11) eDelivery is een door de Commissie ontworpen netwerk van verbindingsknooppunten voor elektronische communicatie, waarbij iedere deelnemer op nationaal niveau een knooppunt vormt met standaard overbrengingsprotocollen en beveiligingsprincipes. eDelivery is een flexibel instrument dat kan worden aangepast aan elke specifieke dienst.

¹⁰ Verordening (EEG) nr. 2829/77 van de Raad van 12 december 1977 met betrekking tot de inwerkingtreding van de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) (PB L 334 van 24.12.1977, blz. 11).

- (12) eDelivery maakt gebruik van op grote schaal toegepaste beveiligingstechnologie zoals PKI (publieke-sleutelinfrastructuur) om de authenticiteit, de integriteit en de vertrouwelijkheid van de uitgewisselde informatie te waarborgen. Niet-EU-partijen bij de AETR moeten toegang tot TACHOnet krijgen via eDelivery.
- (13) De partijen bij de AETR moeten een specifieke procedure volgen om de digitale certificaten en de respectieve digitale toegangssleutels tot TACHOnet te ontvangen.
- (14) De aansluiting op TACHOnet via eDelivery houdt in dat de partijen bij de AETR moeten waarborgen dat de elektronische toegangssleutels en -certificaten beveiligd zijn en niet kunnen worden gebruikt door onbevoegden. Zij moeten ook waarborgen dat de sleutels bij vervallen certificaten niet langer worden gebruikt.
- (15) De bescherming van persoonsgegevens die via TACHOnet ter beschikking van de partijen staan, moet worden gewaarborgd in overeenstemming met het Verdrag tot bescherming van personen met betrekking tot de geautomatiseerde verwerking van persoonsgegevens (Verdrag van Straatsburg van 21 januari 1981).
- (16) Nationale autoriteiten die zijn aangesloten op TACHOnet, moeten bepaalde technische maatregelen nemen om te waarborgen dat TACHOnet volgens hoge prestatienormen functioneert. De Commissie moet tests opstellen om na te gaan of die prestatieniveaus worden gehaald en die tests in samenwerking met de nationale bevoegde autoriteiten uitvoeren.
- (17) Aangezien de Europese Unie geen overeenkomstsluitende partij bij de AETR is en haar status haar belet de voorgestelde wijzigingen mee te delen, moeten de lidstaten, handelend in het belang van de Unie, de voorgestelde wijzigingen meedelen aan de deskundigengroep in de geest van loyale samenwerking ter bevordering van de verwezenlijking van de doelstellingen van de Unie.
- (18) Het standpunt van de Unie moet tot uitdrukking worden gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de deskundigengroep inzake de AETR en van de werkgroep inzake wegvervoer,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 15e zitting van de deskundigengroep inzake de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR), is in te stemmen met de voorgestelde wijzigingen van de AETR zoals uiteengezet in het document dat aan dit besluit is gehecht.

Artikel 2

Het in artikel 1 bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de AETR.

Over formele en kleine wijzigingen van het in lid 1 bedoelde standpunt kan overeenstemming worden bereikt zonder dat het standpunt hoeft te worden gewijzigd.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor de Raad

De voorzitter