



Brussel, 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende 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 (AETR) en in de Werkgroep voor Wegvervoer 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 Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR) van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) en in de Werkgroep voor Wegvervoer (SC.1) van de VN/ECE in verband met de geplande wijziging van de AETR, met het oog op de opneming van de technische specificaties van de slimme tachograaf in de overeenkomst.

Na de besprekingen in de deskundigengroep inzake de AETR en de inwerkingtreding van Verordening (EU) 2020/1054¹, die herziene regels voor de tachograaf omvat, moet het standpunt worden bepaald dat namens de Unie moet worden ingenomen met het oog op de volgende vergaderingen van de deskundigengroep inzake de AETR en van de Werkgroep voor Wegvervoer (SC.1) van de VN/ECE.

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 (AETR) 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 de installatie van de tachograaf. De AETR is op 5 januari 1976 in werking getreden. Ze is op 20 september 2010 voor het laatst gewijzigd.

Alle lidstaten zijn partij bij de overeenkomst.

2.2. De deskundigengroep inzake de AETR en de Werkgroep voor Wegvervoer

De deskundigengroep inzake de AETR is een technische en informele groep die is opgericht door de Transportcommissie van de VN/ECE, met als doel wijzigingsvoorstellen voor de overeenkomst op te stellen.

De Werkgroep voor Wegvervoer (SC.1) is een groep die is opgericht door de Transportcommissie, die de ontwikkeling en facilitering van internationaal wegvervoer bevordert door de regels en voorschriften met betrekking tot het wegvervoer te harmoniseren en te vereenvoudigen.

De wijzigingsvoorstellen voor de AETR worden formeel aangenomen overeenkomstig artikel 21 van de overeenkomst, op grond waarvan elke overeenkomstsluitende partij kan voorstellen om de overeenkomst te wijzigen. De voorstellen moeten worden ingediend bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties. De overeenkomstsluitende partijen hebben daarna zes maanden de tijd om tegen het voorstel bezwaar te maken. Het voorstel wordt geacht te zijn

¹ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 15.7.2020, blz. 1).

aangenomen als geen enkele overeenkomstsluitende partij bezwaar tegen die wijzigingen maakt.

In de praktijk worden alle wijzigingsvoorstellen voor de AETR eerst besproken en goedgekeurd in de SC.1 alvorens de wijzigingen door een van de overeenkomstsluitende partijen bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties worden ingediend. Als het voorstel bestaat uit wijzigingen van aanhangsel 1, 2 of 3 van de bijlage bij de overeenkomst of van de inleidende artikelen van aanhangsel 1B van de overeenkomst, moet het voorstel door de SC.1 worden goedgekeurd met gewone meerderheid van de aanwezige en aan de stemming deelnemende overeenkomstsluitende partijen, zoals bepaald in artikel 22, artikel 22 bis en artikel 22 ter van de overeenkomst.

2.3. Noodzakelijk besluit van de Raad

Het bij Besluit (EU) 2016/1877 van de Raad² vastgestelde standpunt van de EU bevatte de volgende elementen:

- schrapping van artikel 22 bis van de AETR, dat voorziet in de automatische toepassing van de tachograafspecificaties op de AETR, en vervanging daarvan door de in artikel 22 van de overeenkomst uiteengezette procedure. De procedure van artikel 22 zou lichtjes worden gewijzigd om te vermijden dat slechts een derde van de overeenkomstsluitende partijen wijzigingen van de tachograafspecificaties kan tegenhouden;
- wijziging van artikel 14 van de overeenkomst om de toetreding van de EU tot de overeenkomst mogelijk te maken;
- wijziging van artikel 10 van de overeenkomst teneinde een verwijzing op te nemen naar Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad³ en naar bijlage 1C bij Verordening (EU) 2016/799⁴ tot vaststelling van de technische specificaties van de slimme tachograaf.

Daarnaast heeft de Raad op 19 november 2018 Besluit (EU) 2018/1926⁵ vastgesteld inzake het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen over de tenuitvoerlegging van TACHOnet door de partijen bij de AETR die niet tot de EU behoren, op basis van “e-Delivery”-technologie.

² Besluit (EU) 2016/1877 van de Raad van 17 oktober 2016 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 (AETR) en in de werkgroep inzake wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (PB L 288 van 22.10.2016, blz. 49).

³ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van 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) 2016/799 van de Commissie van 18 maart 2016 tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de eisen voor de constructie, het testen, de installatie, de exploitatie en de reparatie van tachografen en tachograafonderdelen (PB L 139 van 26.5.2016, blz. 1).

⁵ Besluit (EU) 2018/1926 van de Raad van 19 november 2018 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 (PB L 313 van 10.12.2018, blz. 13).

Het is noodzakelijk dat een nieuw EU-standpunt wordt vastgesteld met het oog op de volgende vergaderingen van de deskundigengroep inzake de AETR en van de Werkgroep voor Wegvervoer, respectievelijk in februari 2021 en oktober 2021. In dat nieuwe standpunt moet rekening worden gehouden met de besprekingen in de deskundigengroep inzake de AETR sinds oktober 2016 en met de inwerkingtreding op 20 augustus 2020 van Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad⁶ tot wijziging van Verordening (EU) nr. 165/2014 betreffende de tachograaf.

Verordening (EU) 2020/1054 bepaalt dat de positie van het voertuig automatisch wordt geregistreerd, met name telkens als het voertuig de grens van een lidstaat overschrijdt en wanneer het voertuig laad- of losactiviteiten verricht. Door die nieuwe eisen is het noodzakelijk een nieuwe versie van de slimme tachograaf (“versie 2 van de slimme tachograaf”) te ontwikkelen, die uiterlijk twee jaar na de vaststelling van de technische specificaties door de Commissie, namelijk ten laatste in augustus 2023, in nieuw ingeschreven voertuigen moet worden geïnstalleerd. Bovendien moet versie 2 van de slimme tachograaf niet alleen worden geïnstalleerd in nieuw ingeschreven voertuigen, maar ook in alle voertuigen die internationaal vervoer verrichten, uiterlijk drie jaar na het einde van het jaar van inwerkingtreding van de technische specificaties voor voertuigen die zijn uitgerust met een analoge tachograaf en een digitale tachograaf die voldoet aan de specificaties als bedoeld in artikel 3, lid 4, van Verordening (EU) nr. 165/2014, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1054, en uiterlijk vier jaar na de inwerkingtreding van de technische specificaties voor voertuigen die zijn uitgerust met een slimme tachograaf als bedoeld in artikel 3, lid 4, punt a), van Verordening (EU) nr. 165/2014, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1054. Die ontwikkelingen in het EU-recht moeten aan bod komen in de besprekingen van de AETR.

3. STAND VAN ZAKEN — VOORTGANG VAN DE ONDERHANDELINGEN

3.1. Invoering van de slimme tachograaf door de AETR

Sinds 2016 werd geen vooruitgang geboekt met de hervorming van het institutionele kader van de overeenkomst, met name de wijziging van artikel 14 teneinde de toetreding van de EU tot de overeenkomst mogelijk te maken en de wijziging van de regels voor de vaststelling van de tachograafspecificaties in artikel 22. De partijen bij de overeenkomst die niet tot de EU behoren, hebben zich tot dusver tegen die aspecten verzet.

Alle partijen bij de overeenkomst, ook de EU-lidstaten, zijn het er echter over eens dat de technische specificaties van de slimme tachograaf om twee redenen zo snel mogelijk in de overeenkomst moeten worden opgenomen. Ten eerste moeten de partijen bij de AETR die niet tot de EU behoren, door de invoering van de meest geavanceerde versie van de tachograaf voldoen aan dezelfde hoge EU-normen wat betreft de controle op de activiteiten van bestuurders. In dat verband moet worden opgemerkt dat voertuigen die sinds juni 2019 in de EU zijn ingeschreven, zijn uitgerust met een slimme tachograaf en dat versie 2 van de slimme tachograaf uiterlijk in augustus 2023 in nieuw ingeschreven vrachtwagens en bussen van meer dan 3,5 ton zal worden geïnstalleerd overeenkomstig Verordening (EU) 2020/1054, als onderdeel van mobiliteitspakket I. Ten tweede kunnen, totdat de specificaties van de slimme tachograaf in de overeenkomst zijn opgenomen, de niet-EU-partijen bij de AETR in

⁶ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

beginsel de toegang tot hun grondgebied verbieden voor voertuigen die in de EU zijn ingeschreven en met een slimme tachograaf zijn uitgerust.

De besprekingen van de deskundigengroep inzake de AETR waren daarom sinds 2018 toegespitst op de opnemng van de technische specificaties van de slimme tachograaf in de overeenkomst. Er is een consensus bereikt over de specificaties van de slimme tachograaf en de vorm waarin die in de overeenkomst moeten worden opgenomen.

Naar aanleiding van die consensus heeft Kroatië namens de EU op 8 april 2020 bij het secretariaat van de VN/ECE een formeel voorstel ingediend om de technische specificaties van de slimme tachograaf in de overeenkomst op te nemen. Die formele indiening is gebaseerd op de technische specificaties zoals vastgesteld door de Commissie in Uitvoeringsverordening (EU) 2016/799, met een beperkt aantal aanpassingen aan de context van de AETR:

- de term “lidstaten” wordt vervangen door “overeenkomstsluitende partijen” (de opmerking over “recording equipment” in de Engelse tekst, is niet relevant in het Nederlands);
- overeenkomstig de geldende nationale wetgeving kunnen het zendvermogen van de DSRC (dedicated short range communication, specifieke kortereafstandscommunicatie) en de via de ITS-interface uitgezonden gegevens worden beperkt;
- alle verwijzingen naar EU-wetgeving worden vervangen door internationale verwijzingen met dezelfde inhoud, zoals VN/ECE-reglementen.

Bovendien moeten de EN-normen waarnaar in de tachograafspecificaties wordt verwezen, binnen vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van de specificaties van de slimme tachograaf in de AETR worden vervangen door ISO-normen.

Geen van de bovenstaande wijzigingen heeft gevolgen voor de interoperabiliteit van de slimme tachograaf en de onderdelen ervan.

3.2. Toepassingsdatum van de specificaties van de slimme tachograaf

Hoewel aanzienlijke vooruitgang is geboekt in de besprekingen over de inhoud van de specificaties van de slimme tachograaf, wordt nog altijd overlegd over de datum waarop die specificaties verplicht worden voor partijen bij de AETR die niet tot de EU behoren. De Russische Federatie vraagt een overgangperiode van vier jaar met ingang van de inwerkingtreding van de betrokken wijziging van de overeenkomst, d.w.z. dezelfde periode als voor de toepassing van de vorige versies van de tachograaf door de overeenkomstsluitende partijen bij de AETR.

Een dergelijke overgangperiode zou de invoering van de slimme tachograaf door de niet-EU-partijen bij de AETR aanzienlijk vertragen. Als tijdens de vergadering van de SC.1 in oktober 2021 overeenstemming wordt bereikt over de technische specificaties van de slimme tachograaf en de toepassingsdatum ervan, wordt verwacht dat de specificaties niet vóór juni 2022 zullen worden vastgesteld en opgenomen in de overeenkomst, gezien de tijd die het secretariaat van de deskundigengroep wellicht nodig zal hebben om het dossier voor de goedkeuring van de specificaties voor te bereiden en gezien de in artikel 22 van de overeenkomst vastgestelde goedkeuringsprocedure van zes maanden. Als de specificaties vier jaar na de datum van inwerkingtreding van de wijziging verplicht worden, zouden de niet-EU-partijen bij de AETR de slimme tachograaf pas vanaf juni 2026 beginnen te installeren in voertuigen die voor het eerst op hun grondgebied zijn ingeschreven, d.w.z. ongeveer zeven jaar na de EU.

4. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

De opname van versie 2 van de slimme tachograaf in de overeenkomst zal bijdragen tot een betere handhaving van de regels inzake rij- en rusttijden in het AETR-gebied doordat de tachograaf meer voertuigposities registreert. Aangezien alle in de EU ingeschreven voertuigen vanaf 2025 moeten worden uitgerust met versie 2 van de slimme tachograaf⁷, zal door de opname van de specificaties van versie 2 van de slimme tachograaf in de overeenkomst ook worden vermeden dat voertuigen die zijn uitgerust met twee verschillende versies van de slimme tachograaf, gedurende lange tijd op het grondgebied van de EU blijven rijden.

Aangezien de nieuw ingeschreven voertuigen in de EU vanaf midden 2023 moeten worden uitgerust met versie 2 van de slimme tachograaf, zou de EU kunnen aanvaarden dat versie 2 van de slimme tachograaf uiterlijk eind 2025 wordt ingebouwd in voertuigen die voor het eerst worden ingeschreven in partijen bij de AETR die niet tot de EU behoren. Aan de niet-EU-partijen bij de AETR zou een extra overgangperiode van twee jaar kunnen worden toegekend om versie 2 van de slimme tachograaf te installeren in alle voertuigen die betrokken zijn bij vervoersactiviteiten op het grondgebied van de EU, d.w.z. uiterlijk tot eind 2027.

Tijdens de vergadering van de deskundigengroep inzake de AETR in oktober 2020 presenteerde de Commissie de belangrijkste functies van versie 2 van de slimme tachograaf en de wijzigingen die naar verwachting zullen worden aangebracht in de specificaties die op 8 april 2020 namens de Unie bij het secretariaat van de VN/ECE zijn ingediend (specificaties die overeenstemmen met versie 1 van de slimme tachograaf). Op basis van de uitvoeringshandeling inzake de technische specificaties van versie 2 van de slimme tachograaf die de Commissie in 2021 zal aannemen, zal de EU in een later stadium — hoogstwaarschijnlijk tijdens de vergadering van de deskundigengroep inzake de AETR van oktober 2021 — aan de AETR een herzien technisch aanhangsel (aanhangsel 1C) voorleggen met de technische specificaties van versie 2 van de slimme tachograaf die in de overeenkomst moeten worden opgenomen.

Bovendien moeten sommige aspecten van het in Besluit (EU) 2016/1877 vastgestelde standpunt dat namens de EU moet worden ingenomen, worden gewijzigd. Wat artikel 22 van de overeenkomst betreft, voorziet het in Besluit (EU) 2016/1877 vastgestelde standpunt in een voorstel namens de Unie tot wijziging van dat artikel, waarin onder meer wordt bepaald dat wijzigingen worden aanvaard als niet meer dan de helft van de bevoegde instanties van de overeenkomstsluitende partijen de secretaris-generaal in kennis stelt van hun bezwaar tegen de wijzigingen, terwijl in de AETR momenteel is bepaald dat een derde van de overeenkomstsluitende partijen zich tegen een wijziging kan verzetten. De partijen bij de AETR die niet tot de EU behoren, hebben zich sterk tegen de door de EU voorgestelde wijziging verzet. Daarom wordt niet langer voorgesteld om de huidige procedure van artikel 22 te wijzigen.

Bovendien, en ook in verband met het in Besluit (EU) 2016/1877 vastgestelde standpunt dat namens de EU moet worden ingenomen, lijkt het na overleg in de deskundigengroep inzake de AETR niet langer nodig artikel 22 bis van de overeenkomst te schrappen, en blijft dat artikel dus van toepassing op de vorige versies van de tachograaf.

⁷ Zie artikel 3, lid 4 en lid 4, punt a), van Verordening (EU) nr. 165/2014, zoals gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1054.

De wijziging van artikel 14 van de overeenkomst, die de toetreding van de EU tot de AETR mogelijk moet maken en waarop Besluit (EU) 2016/1877 van de Raad betrekking heeft, wordt niet beïnvloed en daarom zal de EU om een dergelijke wijziging blijven verzoeken.

De EU heeft de deskundigengroep inzake de AETR in oktober 2020 toelichting verstrekt over haar voorlopige standpunten over de slimme tachograaf en de belangrijkste aanvullende functies. De EU heeft ook haar voorlopige standpunten gepresenteerd over de data waarop versie 2 van de slimme tachograaf in de overeenkomst moet worden opgenomen. De EU heeft bevestigd dat een formeel EU-standpunt bij het secretariaat van de VN/ECE zal worden ingediend met het oog op de bespreking ervan in de deskundigengroep inzake de AETR in februari 2021.

Een eerste ontwerpvoorstel voor de specificaties van versie 2 van de slimme tachograaf zou kunnen worden gepresenteerd op de vergadering van de deskundigengroep inzake de AETR in februari 2021.

5. SAMENVATTING VAN DE VOORGESTELDE WIJZIGINGEN

5.1 Wijziging van artikel 10 teneinde te verwijzen naar de technische specificaties van de slimme tachograaf

Aangezien de technische specificaties van versie 2 van de slimme tachograaf zullen worden opgenomen als een nieuw aanhangsel 1C van de bijlage bij de overeenkomst, moet in artikel 10 worden verwezen naar die specificaties, die vanaf de datum van inwerkingtreding van de betrokken wijziging van de overeenkomst geacht moeten worden in overeenstemming te zijn met de eisen van de overeenkomst.

5.2 Wijziging van artikel 13, dat voorziet in een overgangperiode voor de invoering van de slimme tachograaf

Artikel 13 voorziet in een overgangperiode van vier jaar voordat de technische specificaties van de tachograaf verplicht worden voor de overeenkomstsluitende partijen bij de AETR. Wat versie 2 van de slimme tachograaf betreft, moeten nieuw ingeschreven voertuigen uiterlijk 31 december 2025 met een slimme tachograaf zijn uitgerust. Voertuigen die voor internationaal vervoer worden gebruikt, moeten uiterlijk 31 december 2027 met een slimme tachograaf zijn uitgerust.

5.3 Wijziging van artikel 14 teneinde de toetreding van organisaties voor regionale integratie tot de AETR mogelijk te maken

Artikel 14 beperkt de mogelijkheid om tot de AETR toe te treden tot staten die lid zijn van de VN/ECE of staten die in de hoedanigheid van raadgever tot de VN/ECE zijn toegelaten. Om de toetreding van de EU mogelijk te maken, moet artikel 14 zodanig worden gewijzigd dat organisaties voor regionale integratie ook in aanmerking komen voor toetreding tot de overeenkomst.

5.4 Wijziging van artikel 22 teneinde de procedure van dat artikel toe te passen op de wijzigingen van de technische specificaties van de slimme tachograaf

De procedure van artikel 22 van de overeenkomst moet ook worden toegepast op versie 2 van de slimme tachograaf, die in het nieuwe aanhangsel 1C zal worden gedefinieerd. Artikel 22 bis moet ongewijzigd blijven in de overeenkomst en zal van toepassing blijven op de digitale tachograaf.

5.5 Opname van de technische specificaties van de slimme tachograaf als aanhangsel 1C bij de AETR

De volledige tekst van de technische specificaties van versie 2 van de slimme tachograaf moet in de overeenkomst worden opgenomen als aanhangsel 1C van de bijlage bij de overeenkomst. Het EU-voorstel voor bijlage 1C zal in 2021 beschikbaar zijn. Het voorstel zal worden ontwikkeld op basis van de specificaties die op 8 april 2020 namens de Unie zijn ingediend (versie 1 van de slimme tachograaf) en van de EU-specificaties die in 2021 door de Commissie moeten worden vastgesteld op basis van Verordening (EU) 2020/1054.

5.6 Wijziging van het goedkeuringscertificaat teneinde daarin goedkeuringen van de slimme tachograaf en de onderdelen daarvan op te nemen

Het goedkeuringscertificaat in hoofdstuk III van aanhangsel 2 moet worden gewijzigd teneinde aanhangsel 1C, en derhalve de slimme tachograaf, in het toepassingsgebied van het certificaat op te nemen.

6 RECHTSGRONDSLAG

6.1 Procedurele rechtsgrondslag

6.1.1 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 dan wel partij is bij de overeenkomst⁸.

Het begrip “*handelingen met rechtsgevolgen*” omvat handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dat begrip vallen ook 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*”⁹.

6.1.2 Toepassing op het onderhavige geval

De Werkgroep voor Wegvervoer (SC.1) is een door de VN/ECE opgericht orgaan.

De handeling waarover de Werkgroep voor Wegvervoer overeenstemming moet bereiken alvorens de wijzigingen ter goedkeuring bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties worden ingediend in overeenstemming met artikel 21 van de overeenkomst, is een handeling met rechtsgevolgen. De geplande handeling zal uit hoofde van het volkenrecht bindend zijn overeenkomstig artikel 14 van de AETR.

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

⁸ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

⁹ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

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

6.2 Materiële rechtsgrondslag

6.2.1 Beginselen

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen 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. Als de geplande handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component.

6.2.2 Toepassing op het onderhavige geval

De hoofddoelstelling en de inhoud van de geplande handeling hebben betrekking op het vervoersbeleid.

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

6.3 Conclusie

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

7. BEKENDMAKING VAN DE GEPLANDE HANDELING

De wijzigingen van de overeenkomst dienen na de vaststelling ervan te worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende 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 (AETR) en in de Werkgroep voor Wegvervoer 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, in samenhang met 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)¹⁰ is op 5 januari 1976 in werking getreden. Ze werd laatst gewijzigd op 20 september 2010.
- (2) Overeenkomstig artikel 21 van de AETR kunnen voorstellen tot wijziging van de overeenkomst door elke overeenkomstsluitende partij worden ingediend bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties. Alvorens de voorstellen bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties worden ingediend, worden zij besproken in de Werkgroep voor Wegvervoer (SC.1) van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE).
- (3) Het is de bedoeling dat de wijzigingen van de AETR met het oog op de aanneming van de slimme tachograaf worden besproken door de deskundigengroep inzake de AETR tijdens zijn 25e vergadering, die gepland is in februari 2021, en door de SC.1 tijdens zijn 116e vergadering, die gepland is in oktober 2021.
- (4) In artikel 22 bis van de AETR is bepaald dat wijzigingen van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad¹¹ betreffende de digitale tachograaf automatisch worden overgenomen door alle overeenkomstsluitende partijen bij de AETR, zonder formeel overleg of stemming. Het gebrek aan deelname van overeenkomstsluitende partijen bij de AETR in het proces van ontwikkeling en vaststelling van de technische specificaties van de digitale tachograaf is een belangrijke oorzaak van ontevredenheid onder sommige van die overeenkomstsluitende partijen. De Commissie erkent in haar mededeling “Digitale tachograaf: stappenplan voor toekomstige activiteiten”¹² dat dit mechanisme de correcte en geharmoniseerde invoering van de digitale tachograaf door overeenkomstsluitende partijen die niet tot de EU behoren, in gevaar brengt. Het is

¹⁰ PB L 95 van 8.4.1978, blz. 1.

¹¹ Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370 van 31.12.1985, blz. 8).

¹² COM(2011) 454 definitief.

daarom in het belang van de Unie dat het besluitvormingsproces met betrekking tot digitale tachografen wordt gewijzigd en dat in de deskundigengroep van de AETR wordt voorgesteld de procedure van artikel 22, leden 1, 2 en 3, toe te passen voor de opname van de technische specificaties van de slimme tachograaf in de AETR. Artikel 22 bis moet van kracht blijven voor eventuele toekomstige wijzigingen van de vorige versies van de tachograaf.

- (5) In artikel 10 van de AETR is bepaald dat een tachograaf waarvan de constructie, de installatie, het gebruik en de beproeving worden uitgevoerd overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3821/85, wordt geacht te voldoen aan de eisen van de AETR. Artikel 10 moet worden gewijzigd teneinde een verwijzing op te nemen naar de technische specificaties van de slimme tachograaf, die vanaf de datum van inwerkingtreding van aanhangsel 1C van de bijlage bij de AETR geacht moeten worden te voldoen aan de eisen van de AETR.
- (6) De precieze datum voor de opname van de slimme tachograaf in de AETR moet worden vastgesteld in artikel 13 van de AETR over overgangsbepalingen.
- (7) Volgens artikel 14 van de AETR mogen andere lichamen dan lidstaten van de VN/ECE en staten die in de hoedanigheid van raadgever tot de VN/ECE zijn toegelaten, niet tot de AETR toetreden. Om de toetreding van de Unie tot de AETR mogelijk te maken, moet artikel 14 derhalve zodanig worden gewijzigd dat organisaties voor regionale integratie tot de AETR kunnen toetreden.
- (8) Verscheidene argumenten pleiten voor de toetreding van de Unie tot de AETR. Ten eerste heeft de Unie exclusieve bevoegdheid op het gebied van de arbeidsvoorwaarden van bemanningen van motorrijtuigen in het internationaal vervoer over de weg, zoals bevestigd in zaak 22/70. Ten tweede zou een dergelijke toetreding waarborgen dat de belangen van de Unie in de AETR effectief worden vertegenwoordigd. Ten slotte rechtvaardigen de specifieke kenmerken van de AETR en van het voorgestelde besluitvormingsproces waarom de Unie een overeenkomstsluitende partij dient te zijn.
- (9) De technische specificaties van de slimme tachograaf die als aanhangsel 1C van de bijlage bij de AETR moeten worden opgenomen, moeten worden opgesteld op basis van de specificaties die op 8 april 2020 namens de Unie bij de deskundigengroep inzake de AETR zijn ingediend en op basis van de specificaties die de Commissie in 2021 op grond van Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad¹³ moet vaststellen.
- (10) Het goedkeuringscertificaat voor digitale tachografen in aanhangsel 2, hoofdstuk III, van de bijlage bij de AETR, moet zodanig worden gewijzigd dat het ook kan worden gebruikt voor de goedkeuring van slimme tachografen en de onderdelen ervan.
- (11) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de AETR en in de Werkgroep voor Wegvervoer met het oog op een pan-Europese harmonisatie op het gebied van controleapparatuur in het wegvervoer (tachografen).

¹³ Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 1).

- (12) 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 voor Wegvervoer van de VN/ECE,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 25e vergadering van de deskundigengroep inzake de Europese Overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR), en op de 116e vergadering van de Werkgroep voor Wegvervoer van de VN/ECE, is in overeenstemming met de voorgestelde wijzigingen van de AETR zoals uiteengezet in de bijlage bij dit besluit.

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

Artikel 2

1. Het in artikel 1 bedoelde standpunt 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 voor Wegvervoer van de VN/ECE.
2. De lidstaten delen de voorgestelde wijzigingen mee aan de deskundigengroep inzake de AETR.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*