



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 25 januari 2021
(OR. en)

5604/21

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0013(NLE)**

TRANS 26

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	25 januari 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2021) 26 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i expertgruppen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och i arbetsgruppen för vägtransporter

För delegationerna bifogas dokument – COM(2021) 26 final.

Bilaga: COM(2021) 26 final

Bryssel den 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i expertgruppen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och i arbetsgruppen för vägtransporter

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i expertgruppen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter (SC.1) i samband med den planerade ändringen av AETR, för införande av de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare i överenskommelsen.

Efter diskussionerna i expertgruppen för AETR och ikraftträdandet av förordning (EU) 2020/1054¹, som innehåller reviderade regler om färdskrivare, är det nödvändigt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar inför nästa möten i expertgruppen för AETR och i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter (SC.1).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. AETR

Den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) syftar till att harmonisera den rättsliga ramen för fördragsslutande parter när det gäller körtider och viloperioder för yrkesförare, samt motsvarande tekniska krav vad gäller konstruktion och installation av färdskrivare. AETR trädde i kraft den 5 januari 1976. Den ändrades därefter, senast den 20 september 2010.

Samtliga medlemsstater är parter i överenskommelsen.

2.2. Expertgruppen för AETR och arbetsgruppen för vägtransporter

Expertgruppen för AETR är en teknisk och informell grupp som har inrättats av Uneces landtransportkommitté i syfte att utarbeta förslag till ändring av överenskommelsen.

Arbetsgruppen för vägtransporter (SC.1) är en grupp som inrättats av landtransportkommittén och som främjar utveckling och underlättande av internationella vägtransporter genom harmonisering och förenkling av regler och krav på vägtransportområdet.

Det formella antagandet av förslag till ändring av AETR sker i enlighet med artikel 21 i överenskommelsen, enligt vilken varje fördragsslutande part får föreslå ändringar av överenskommelsen. Förslagen ska lämnas till Förenta nationernas generalsekreterare. Fördragsslutande parter har därefter sex månader på sig att invända mot förslaget. Förslaget anses antaget om ingen fördragsslutande part invänder mot de föreslagna ändringarna.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare, EUT L 249, 15.7.2020, s. 1.

I praktiken diskuteras och godkänns alla förslag till ändring av AETR först i SC.1 innan en av de fördragsslutande parterna lämnar in ändringarna till Förenta nationernas generalsekreterare. När förslaget består av ändringar av underbilagorna 1, 2 eller 3 i bilagan till överenskommelsen, eller av de inledande artiklarna i underbilaga 1 B till överenskommelsen, ska förslaget antas av SC.1 med enkel majoritet av de närvarande och röstande fördragsslutande parterna, i enlighet med artikel 22, artikel 22a och artikel 22b i överenskommelsen.

2.3. Behovet av ett rådsbeslut

Den EU-ståndpunkt som fastställdes genom rådets beslut (EU) 2016/1877² omfattade följande:

- Strykning av artikel 22a i AETR, som föreskriver att specifikationerna för färdskrivare automatiskt ska tillämpas på parterna i AETR, och ersättande av den artikeln med det förfarande som anges i artikel 22 i överenskommelsen. Det förfarande som anges i artikel 22 skulle dock ändras något för att undvika att det bara behövs en tredjedel av de fördragsslutande parterna för att göra invändningar mot ändringar av specifikationerna för färdskrivare.
- Ändring av artikel 14 i överenskommelsen för att möjliggöra EU:s anslutning till överenskommelsen.
- Ändring av artikel 10 i överenskommelsen för att införa en hänvisning till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014³ och till bilaga 1C till förordning (EU) 2016/799⁴ där de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare fastställs.

Den 19 november 2018 antog rådet dessutom beslut (EU) 2018/1926⁵ om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar om genomförandet av TACHOnet av avtalsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar, på grundval av tekniken ”e-Delivery”.

Det är nödvändigt att fastställa en ny EU-ståndpunkt inför de kommande mötena i expertgruppen för AETR och i arbetsgruppen för vägtransporter i februari 2021 respektive oktober 2021. Denna nya ståndpunkt måste ta hänsyn till de diskussioner som skett i expertgruppen för AETR sedan oktober 2016 och ikraftträdandet den 20 augusti 2020 av

² Rådets beslut (EU) 2016/1877 av den 17 oktober 2016 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i expertgruppen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och i arbetsgruppen för vägtransporter, EUT L 288, 22.10.2016, s. 49.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet, EUT L 60, 28.2.2014, s. 1.

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2016/799 av den 18 mars 2016 om genomförande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 när det gäller krav för konstruktion, provning, installation, drift och reparation av färdskrivare och deras komponenter, EUT L 139, 26.5.2016, s. 1.

⁵ Rådets beslut (EU) 2018/1926 av den 19 november 2018 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i FN:s ekonomiska kommission för Europas expertgrupp för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, EUT L 313, 10.12.2018, s. 13.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054⁶ om ändring av förordning (EU) nr 165/2014 om färdskrivare.

Enligt förordning (EU) 2020/1054 ska fordonets position registreras automatiskt, särskilt varje gång fordonet passerar en medlemsstats gräns och varje gång fordonet utför lastnings- eller lossningsoperationer. Dessa nya krav gör det nödvändigt att utveckla en ny version av den smarta färdskrivaren (version 2) som ska installeras i nyregistrerade fordon senast två år efter det att kommissionen antagit de tekniska specifikationerna, dvs. senast i augusti 2023. Dessutom måste version 2 av den smarta färdskrivaren inte bara monteras i nyregistrerade fordon, utan även i alla fordon som används för internationella transporter, senast tre år efter utgången av året för ikraftträdande av de tekniska specifikationerna för fordon som är utrustade med en analog färdskrivare och en digital färdskrivare som uppfyller specifikationerna i artikel 3.4 i förordning (EU) nr 165/2014, ändrad genom förordning (EU) 2020/1054, och senast fyra år efter ikraftträdandet av de tekniska specifikationerna för fordon utrustade med en smart färdskrivare som avses i artikel 3.4 a i förordning (EU) nr 165/2014, ändrad genom förordning (EU) 2020/1054. Denna utveckling av EU-lagstiftningen måste återspeglas i diskussionerna i AETR.

3. LÄGESRAPPORT OM FÖRHANDLINGARNA

3.1. Införande av smarta färdskrivare genom AETR

Sedan 2016 har det inte varit möjligt att gå vidare med reformen av överenskommelsens institutionella ram, särskilt ändringen av artikel 14 för att möjliggöra EU:s anslutning till överenskommelsen och ändringen av reglerna för antagande av specifikationer för färdskrivare i artikel 22. Fördragsslutande parter som inte är EU-medlemmar har hittills motsatt sig dessa aspekter.

Alla fördragsslutande parter, inklusive medlemsstaterna, är dock eniga om behovet av att så snart som möjligt inkludera de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare i överenskommelsen av två skäl. För det första bör de fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar följa samma höga EU-standarder när det gäller kontroll av förarnas verksamhet, genom införandet av den mest avancerade versionen av färdskrivaren. I detta sammanhang bör det noteras att fordon som är registrerade i EU sedan juni 2019 är utrustade med en smart färdskrivare och att version 2 av den smarta färdskrivaren kommer att införas i nyregistrerade lastbilar och bussar över 3,5 ton senast i augusti 2023 i enlighet med förordning (EU) 2020/1054 som en del av mobilitetspaket I. För det andra, till dess att specifikationerna för smarta färdskrivare ingår i överenskommelsen, skulle fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar i princip kunna förbjuda tillträde till sina territorier för fordon som är registrerade i EU och utrustade med en smart färdskrivare.

Sedan 2018 har diskussionerna i expertgruppen för AETR därför inriktats på införandet av de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare i överenskommelsen. En samsyn har således nåtts om specifikationerna för smarta färdskrivare och i vilken form de bör ingå i överenskommelsen.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare, EUT L 249, 31.7.2020, s. 1.

Som ett resultat av denna gemensamma överenskommelse riktade Kroatien den 8 april 2020, på EU:s vägnar, en formell ansökan till Uneces sekretariat om införande av de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare i överenskommelsen. Denna formella ansökan bygger på de tekniska specifikationer som antagits av kommissionen genom genomförandeförordning (EU) 2016/799, med förbehåll för ett begränsat antal anpassningar till AETR-kontexten:

- Ersättande av begreppen ”medlemsstat” och ”färdskrivare” med ”fördragsslutande parter” respektive ”färdskrivare”.
- Möjlighet att, i enlighet med gällande nationell lagstiftning, begränsa DSRC-överföringskapaciteten (Dedicated Short Range Communication - radiokommunikation över korta avstånd) och dataöverföringen via ITS-gränssnittet.
- Alla hänvisningar till EU-lagstiftningen ersätts med internationella hänvisningar med samma innehåll, t.ex. Unece-föreskrifter.

Dessutom bör de EN-standarder som avses i specifikationerna för färdskrivare ersättas med ISO-standarder inom fem år efter ikraftträdandet av specifikationerna för smarta färdskrivare i AETR.

Ingen av ovanstående ändringar kommer att påverka driftskompatibiliteten hos smarta färdskrivare och deras komponenter.

3.2. Datum för tillämpning av specifikationerna för smarta färdskrivare

Även om betydande framsteg har gjorts i diskussionerna om innehållet i specifikationerna för smarta färdskrivare, pågår fortfarande diskussioner om det datum då dessa specifikationer bör bli obligatoriska för fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar. Ryska federationen begär en övergångsperiod på fyra år från och med ikraftträdandet av den relevanta ändringen av överenskommelsen, dvs. samma period som för de fördragsslutande parternas tillämpning av de tidigare versionerna av färdskrivaren.

En sådan övergångsperiod skulle avsevärt försena genomförandet av smarta färdskrivare av fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar. Om en överenskommelse nås om de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare, och om deras tillämpningsdatum, vid mötet i SC.1 i oktober 2021, med tanke på den förväntade tid som expertgruppens sekretariat förväntas behöva för att förbereda underlaget för antagande av specifikationerna och det sexmånadersförfarande för antagande som anges i artikel 22 i överenskommelsen, förväntas specifikationerna inte antas och införas i överenskommelsen före juni 2022. Om specifikationerna blir obligatoriska fyra år efter det att ändringen trätt i kraft skulle fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar börja installera smarta färdskrivare i fordon som nyligen registrerats på deras territorium tidigast i juni 2026, dvs. omkring sju år efter EU.

4. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

Införandet av version 2 av smarta färdskrivare i överenskommelsen kommer att bidra till förbättrad efterlevnad av bestämmelserna om kör- och vilotider i AETR-området genom att

ytterligare fordonpositioner registreras i färdskrivaren. Med tanke på att alla fordon som registreras i EU kommer att behöva utrustas med version 2 av smarta färdskrivare 2025⁷, kommer införandet av specifikationerna för version 2 av smarta färdskrivare i överenskommelsen också att förhindra en situation där fordon som är utrustade med två olika versioner av den smarta färdskrivaren kommer att fortsätta att köra på EU:s territorium under lång tid.

Med tanke på att fordon som nyligen registreras i EU kommer att behöva utrustas med version 2 av smarta färdskrivare från och med mitten av 2023, kan EU godta att version 2 av smarta färdskrivare monteras i fordon som nyligen registrerats i fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar senast i slutet av 2025. En ytterligare övergångsperiod på två år skulle kunna beviljas de fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar för att installera version 2 av smarta färdskrivare i alla fordon som är inblandade i transporter på EU:s territorium, dvs. senast i slutet av 2027.

Vid mötet i expertgruppen för AETR i oktober 2020 presenterade kommissionen de viktigaste funktionerna i version 2 av smarta färdskrivare och de ändringar som förväntas göras av de specifikationer som lämnades in till Uneces sekretariat på unionens vägnar den 8 april 2020 (specifikationer som motsvarar version 1 av smarta färdskrivare). På grundval av den genomförandeakt om de tekniska specifikationerna för version 2 av smarta färdskrivare som ska antas av kommissionen 2021 kommer EU i ett senare skede att lägga fram en reviderad teknisk underbilaga (underbilaga 1 C) för AETR – förmodligen vid mötet i expertgruppen för AETR i oktober 2021 – med de tekniska specifikationerna för version 2 av smarta färdskrivare som ska ingå i överenskommelsen.

Dessutom behöver vissa aspekter av den ståndpunkt som ska intas på EU:s vägnar och som anges i beslut 2016/1877/EU ändras. När det gäller artikel 22 i överenskommelsen föreskrevs i EU:s ståndpunkt i beslut (EU) 2016/1877 ett förslag på unionens vägnar om ändringar av den artikeln för att bland annat föreskriva att ändringar ska godtas om högst hälften av de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter meddelar generalsekreteraren sina invändningar mot ändringarna, medan AETR för närvarande fastställer att en tredjedel av de fördragsslutande parterna kan motsätta sig en ändring. Fördragsslutande parter i AETR som inte är EU-medlemmar motsatte sig starkt den ändring som EU föreslagit. Därför föreslås inte längre någon ändring av det nuvarande förfarandet i artikel 22.

Dessutom, och även i samband med den ståndpunkt som ska intas på EU:s vägnar enligt beslut 2016/1877/EU, förefaller det, efter diskussioner i expertgruppen för AETR, inte längre nödvändigt att stryka artikel 22 a i överenskommelsen, som kommer att fortsätta att gälla för de tidigare versionerna av färdskrivaren.

Ändringen av artikel 14 i överenskommelsen för att möjliggöra EU:s anslutning till AETR, som var föremål för rådets beslut (EU) 2016/1877, påverkas inte och EU kommer därför att fortsätta att begära en sådan ändring.

EU förklarade för expertgruppen för AETR i oktober 2020 sina preliminära synpunkter på smarta färdskrivare och de viktigaste kompletterande funktionerna. EU lade också fram sina preliminära synpunkter på datumen för genomförandet av version 2 av smarta färdskrivare i

⁷ Se artiklarna 3.4 och 4a i förordning (EU) nr 165/2014, ändrad genom förordning (EU) 2020/1054.

överenskommelsen. EU bekräftade att en formell EU-ståndpunkt skulle läggas fram för Uneces sekretariat inför diskussionen i expertgruppen för AETR i februari 2021.

Ett första utkast till förslag till specifikationer för version 2 av smarta färdskrivare skulle kunna läggas fram vid mötet i expertgruppen för AETR i februari 2021.

5 SAMMANFATTNING AV DE FÖRESLAGNA ÄNDRINGARNA

5.1 Ändring av artikel 10 för att hänvisa till de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare

Eftersom de tekniska specifikationerna för version 2 av smarta färdskrivare kommer att införas som en ny underbilaga 1 C till bilagan till överenskommelsen bör det i artikel 10 hänvisas till dessa specifikationer som ska anses uppfylla kraven i överenskommelsen från och med dagen för ikraftträdandet av den relevanta ändringen av överenskommelsen.

5.2 Ändring av artikel 13 för att möjliggöra en övergångsperiod för införandet av smarta färdskrivare

I artikel 13 fastställs en övergångsperiod på fyra år innan de tekniska specifikationerna för färdskrivaren blir obligatoriska för de fördragsslutande parterna i AETR. I fråga om version 2 av den smarta färdskrivaren bör nyregistrerade fordon utrustas med den smarta färdskrivaren senast den 31 december 2025. Fordon som används i internationella transporter bör vara utrustade med smarta färdskrivare senast den 31 december 2027.

5.3 Ändring av artikel 14 för att göra det möjligt för organisationer för regional integration att ansluta sig till AETR

Genom artikel 14 begränsas möjligheten att ansluta sig till AETR till stater som är medlemmar i FN:s ekonomiska kommission för Europa eller stater som deltar i kommissionens arbete i rådgivande egenskap. För att möjliggöra EU:s anslutning måste artikel 14 ändras så att organisationer för regional integration också kan ansluta sig till överenskommelsen.

5.4 Ändring av artikel 22 för att tillämpa förfarandet i den artikeln för ändringar av de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare

Det förfarande som anges i artikel 22 i överenskommelsen bör också tillämpas på version 2 av smarta färdskrivare som kommer att definieras i den nya underbilagan 1 C. Artikel 22a bör inte ändras i överenskommelsen och kommer att fortsätta att vara tillämplig på digitala färdskrivare.

5.5 Införande av tekniska specifikationer för smarta färdskrivare som underbilaga 1 C till AETR

Den fullständiga texten till de tekniska specifikationerna för version 2 av smarta färdskrivare bör ingå i överenskommelsen som underbilaga 1 C till bilagan till överenskommelsen. EU:s förslag till underbilaga 1 C kommer att finnas tillgängligt under 2021. Förslaget kommer att utarbetas på grundval av de specifikationer som lämnades in på unionens vägnar den 8 april 2020 (version 1 av smarta färdskrivare) och de EU-specifikationer som kommissionen ska anta 2021 på grundval av förordning (EU) 2020/1054.

5.6 Ändring av godkännandeintyget så att det omfattar godkännanden av smarta färdskrivare och deras komponenter

Godkännandeintyget i kapitel III i underbilaga 2 måste ändras så att underbilaga 1 C, och därmed den smarta färdskrivaren, omfattas av intyget.

6 RÄTTLIG GRUND

6.1 Förfarandemässig rättslig grund

6.1.1 Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.”

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet⁸.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁹.

6.1.2 Tillämpning i det aktuella fallet

Arbetsgruppen för vägtransporter (SC.1) är ett organ som inrättats av Unece.

Den akt som arbetsgruppen för vägtransporter uppmanas att enas om innan ändringarna föreläggs Förenta nationernas generalsekreterare för antagande i enlighet med artikel 21 i överenskommelsen utgör en akt med rättslig verkan. Den planerade akten kommer att bli bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 14 i AETR.

Den planerade akten varken kompletterar eller ändrar överenskommelsens institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

6.2 Materiell rättslig grund

6.2.1 Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka

⁸ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁹ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan.

6.2.2 *Tillämpning i det aktuella fallet*

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör transportpolitik.

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 91.

6.3 Slutsats

Den rättsliga grunden för förslaget till beslut bör vara artikel 91 jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

7 OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Ändringarna av överenskommelsen bör offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* efter antagandet.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i expertgruppen för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europas europeiska överenskommelse om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och i arbetsgruppen för vägtransporter

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR)¹⁰ trädde i kraft den 5 januari 1976. Den ändrades senast den 20 september 2010.
- (2) Enligt artikel 21 i AETR får varje fördragsslutande part lämna förslag till ändringar av överenskommelsen till Förenta nationernas generalsekreterare. Innan förslagen läggs fram för FN:s generalsekreterare diskuteras de först i arbetsgruppen för vägtransporter (SC.1) inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece).
- (3) Enligt planerna ska expertgruppen för AETR vid sitt planerade 25:e möte i februari 2021 och SC.1, under sitt 116:e planerade möte i oktober 2021, diskutera ändringarna av AETR för antagandet av smarta färdskrivare.
- (4) I artikel 22a i AETR föreskrivs att ändringar av rådets förordning (EEG) nr 3821/85¹¹ om digitala färdskrivare automatiskt ska godtas av alla fördragsslutande parter i AETR, utan formellt samråd eller omröstning. Bristande deltagande från fördragsslutande parter i AETR i processen för utarbetande och antagande av tekniska specifikationer för digitala färdskrivare har varit en viktig orsak till missnöje bland vissa av dessa fördragsslutande parter. I kommissionens meddelande *Digitala färdskrivare Färdplan för framtida verksamhet*¹² konstateras att denna mekanism äventyrar ett korrekt och harmoniserat genomförande av digitala färdskrivare av fördragsslutande parter som inte är EU-medlemmar. Det ligger därför i unionens intresse att beslutsprocessen när det gäller digitala färdskrivare ändras och att i

¹⁰ EGT L 95, 8.4.1978, s. 1.

¹¹ Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, EGT L 370, 31.12.1985, s. 8.

¹² COM(2011) 454 final.

expertgruppen för AETR föreslå tillämpning av det förfarande som anges i artikel 22.1, 22.2 och 22.3, för införande av de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare i AETR. Artikel 22a bör fortsätta att gälla för eventuella framtida ändringar av tidigare versioner av färdskrivaren.

- (5) I artikel 10 i AETR föreskrivs att en färdskrivare vars konstruktion, installation, användning och provning utförs i enlighet med förordning (EEG) nr 3821/85 anses uppfylla kraven i AETR. Artikel 10 bör ändras så att det införs en hänvisning till de tekniska specifikationerna för smarta färdskrivare, vilka bör anses uppfylla kraven i AETR från och med den dag då underbilaga 1 C i bilagan till AETR träder i kraft.
- (6) Det exakta datumet för införandet av smarta färdskrivare i AETR bör fastställas i artikel 13 i AETR om övergångsbestämmelser.
- (7) Enligt artikel 14 i AETR är anslutning inte möjlig för andra organ än stater som är medlemmar i FN:s ekonomiska kommission för Europa eller stater som deltar i kommissionens arbete i rådgivande egenskap. Av det skälet och för att unionen ska kunna ansluta sig till AETR bör artikel 14 ändras, så att organisationer för regional integration kan ansluta sig till AETR.
- (8) Det finns flera argument som talar för unionens anslutning till AETR. För det första har unionen exklusiv befogenhet i fråga om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter, vilket bekräftats i mål 22/70. För det andra skulle en sådan anslutning garantera att unionens intressen verkligen representeras i AETR. Slutligen motiverar särdragen hos AETR och den föreslagna beslutsprocessen varför unionen bör vara en fördragsslutande part.
- (9) De tekniska specifikationer för smarta färdskrivare som ska ingå i AETR som underbilaga 1 C till dess bilaga bör utarbetas på grundval av de specifikationer som lämnades in till expertgruppen för AETR på unionens vägnar den 8 april 2020 och på grundval av de specifikationer som kommissionen ska anta 2021 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 2020/1054¹³.
- (10) Det typgodkännandeintyg för digitala färdskrivare som anges i underbilaga 2, kapitel 3, till bilagan till AETR bör ändras, så att det även kan användas för godkännande av smarta färdskrivare och deras komponenter.
- (11) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i expertgruppen för AETR och i arbetsgruppen för vägtransporter i syfte att uppnå en alleuropeisk harmonisering på området färdskrivare vid vägtransporter (färdskrivare).
- (12) Unionens ståndpunkt ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i expertgruppen för AETR och i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter gemensamt.

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare, EUT L 249, 31.7.2020, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 25:e mötet i expertgruppen för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och vid det 116:e mötet i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter ska överensstämma med de föreslagna ändringar av AETR som fastställs i bilagan till detta beslut.

Formella och mindre ändringar av den ståndpunkt som avses i första stycket får överenskommas utan att ståndpunkten behöver ändras.

Artikel 2

1 Den ståndpunkt som avses i artikel 2 ska gemensamt uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i expertgruppen för AETR och i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter.

2 Medlemsstaterna ska översända de föreslagna ändringarna till expertgruppen för AETR.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*