

Brüssel, den 3. März 2025
(OR. en)

6684/25

**Interinstitutionelles Dossier:
2025/0033(NLE)**

TRANS 46

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Februar 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2025) 57 final
Betr.:	Vorschlag für einen BESCHLUSS DES RATES zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die wichtigsten jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu vertreten ist

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 57 final.

Anl.: COM(2025) 57 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.2.2025
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die wichtigsten jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu vertreten ist

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Dieser Vorschlag betrifft den Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und im Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE in Bezug auf die vorgesehene Annahme der Änderungen zur Angleichung des AETR an die Rechtsvorschriften der Union nach der Annahme von Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006¹ mit den Verordnungen (EU) 2020/1054² und (EU) 2024/1258³ sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission zur Ergänzung von Artikel 8a Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der eine der mit der Verordnung (EU) 2020/1054 eingeführten Bestimmungen ist, zu vertreten ist.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)

Das AETR zielt darauf ab, den Rechtsrahmen der Vertragsparteien des AETR in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer und die entsprechenden technischen Anforderungen an Bauart und Einbau des in Fahrzeugen verwendeten Kontrollgeräts (den Fahrtenschreiber) zu harmonisieren. Das AETR trat am 5. Januar 1976 in Kraft. Es wurde in der Folge geändert. Die jüngsten Änderungen in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten oder den Fahrtenschreiber wurden am 20. September 2010 angenommen.

Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des AETR⁴.

¹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

² Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

³ Verordnung (EU) 2024/1258 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenhheitsverkehrs und hinsichtlich der Befugnis der Mitgliedstaaten, Sanktionen für in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat begangene Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu verhängen (ABl. L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

⁴ Belgien (ratifiziert am 30.12.1977), Bulgarien (ratifiziert am 12.5.1995), Dänemark (ratifiziert am 30.12.1977), Deutschland (ratifiziert am 9.7.1975), Estland (ratifiziert am 3.5.1993), Finnland (ratifiziert am 16.2.1999), Frankreich (ratifiziert am 9.1.1978), Griechenland (ratifiziert am 11.1.1974), Irland (ratifiziert am 28.8.1979), Italien (ratifiziert am 28.12.1978), Kroatien (ratifiziert am 3.8.1992), Lettland (ratifiziert am 14.1.1994), Litauen (ratifiziert am 3.6.1998), Luxemburg (ratifiziert am 30.12.1977), Malta (ratifiziert am 24.9.2004), Niederlande (ratifiziert am 30.12.1977), Österreich (ratifiziert am 11.6.1975), Polen (ratifiziert am 14.7.1992), Portugal (ratifiziert am 20.9.1973), Rumänien (ratifiziert am 8.12.1994), Slowenien (ratifiziert am 6.8.1993), Slowakei (ratifiziert am 28.5.1993), Spanien (ratifiziert am 3.1.1993), Schweden

2.2. Die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr

Die Sachverständigengruppe zum AETR ist eine vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzte technische Gruppe, deren Ziel es ist, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten. Gemäß dem Beschluss zur Einsetzung der Sachverständigengruppe zum AETR kann sich die Europäische Union an der Sachverständigengruppe beteiligen⁵. Die Kommission vertritt daher die Union in dieser Sachverständigengruppe.

Der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) ist eine vom Binnenverkehrsausschuss eingesetzte Gruppe, die die Entwicklung und Erleichterung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs fördert. Dazu gehören auch die Harmonisierung und die Vereinfachung der Vorschriften und Anforderungen für den Straßenverkehr. Nur Vertragsparteien des AETR nehmen als Mitglieder am Hauptausschuss Straßenverkehr teil. Die Europäische Union ist als Beobachterin des Hauptausschusses eingeladen und wird dabei durch die Kommission oder die Delegation der Europäischen Union bei den Vereinten Nationen und anderen internationalen Organisationen in Genf vertreten.

Vorschläge zur Änderung des AETR werden in der Regel zunächst in der Sachverständigengruppe erörtert, geprüft und gebilligt, und anschließend dem Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der UNECE zur Billigung vorgelegt. Wird in beiden Gremien Einvernehmen hinsichtlich bestimmter Änderungen des AETR erzielt, legt eine Vertragspartei des AETR dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Änderung gemäß Artikel 21 des AETR förmlich vor. Sobald den Vertragsparteien die Einreichung eines Vorschlags zur Änderung des AETR vom Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert wurde, haben sie sechs Monate Zeit, Einspruch gegen die Änderung zu erheben. Die Änderung gilt als angenommen, wenn keine Vertragspartei innerhalb dieser Frist Einspruch erhebt.

Die bei der UNECE eingesetzten Gremien (die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr) bieten ein Forum für die Erörterung, Prüfung und Billigung von Änderungen des AETR, um die förmliche Einreichung einer Änderung gemäß dem AETR vorzubereiten und Einsprüche zu vermeiden, sobald eine Änderung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen förmlich vorgelegt wird. Es ist daher angezeigt, Standpunkte der Union zu Beschlüssen festzulegen, die in der Sachverständigengruppe und im Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu vertreten sind.

(ratifiziert am 24.8.1973), Tschechien (ratifiziert am 22.6.1993), Ungarn (ratifiziert am 22.10.1999), und Zypern (ratifiziert am 5.9.2003).

⁵ Decision on matters relating to Inland Transport Committee (Beschluss über Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem Binnenverkehrsausschuss): Establishment of a Group of Experts on European Agreement Concerning Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (Einsetzung einer Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals, AETR), ECE/EX/2011/L.16, paragraph 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 (...) (Gemäß den Leitlinien steht die Teilnahme an der Sachverständigengruppe allen ECE-Mitgliedstaaten, allen Vertragsparteien des AETR und der Europäischen Union offen)“.

2.3. Der von der Sachverständigengruppe zum AETR und vom Hauptausschuss Straßenverkehr zu prüfende vorgesehene Rechtsakt

Die Sachverständigengruppe zum AETR wird im Juni 2025 auf ihrer 38. Sitzung oder auf späteren Sitzungen auf der Grundlage des diesem Vorschlag beigefügten Vorschlags der Union Vorschläge zur Änderung des AETR im Einklang mit den jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 prüfen und erarbeiten. Dazu gehören neue Bestimmungen in Bezug auf den Geltungsbereich des Übereinkommens, die Bedingungen, nach denen aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden können, ein Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Kabine des Fahrzeugs zu verbringen, die Vorschriften, nach denen der Fahrer zur Niederlassung des Arbeitgebers oder zum Wohnsitz des Fahrers zurückzukehren muss, die Bedingungen, nach denen Ruhezeiten auf einer Fähre oder im Zug eingelegt werden können, andere mögliche Ausnahmen für Fahrer, die im Personengelegenenverkehr eingesetzt werden, und den Grundsatz und die Spezifikationen sicherer und gesicherter Parkflächen (vorgesehener Rechtsakt).

Zweck des vorgesehenen Rechtsakts ist es, die Arbeitsbedingungen der Fahrer zu verbessern sowie einen fairen Wettbewerb zwischen den Betreibern zu ermöglichen und dadurch die Straßenverkehrssicherheit zu erhöhen. Die Sachverständigengruppe wird beauftragt, den Vorschlag hinsichtlich der Billigung der vorgeschlagenen Änderungen zu prüfen und deren Billigung dem Hauptausschuss Straßenverkehr zu empfehlen. Falls erforderlich, unterstützt der Hauptausschuss Straßenverkehr die Sachverständigengruppe mit Beratung und Handlungsempfehlungen. Sobald der Hauptausschuss Straßenverkehr die Vorschläge informell gebilligt hat, legt eine Vertragspartei diese Änderungen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vor.

Sollte der vorgesehene Rechtsakt angenommen werden, so würde er für die Vertragsparteien nach Artikel 21 Absatz 6 des Übereinkommens verbindlich; dieser lautet wie folgt: „Jede Änderung tritt drei Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sie als angenommen gilt.“

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Das AETR wurde zuletzt 2010 umfassend geändert und erfordert eine allgemeine Aktualisierung. Seit dieser letzten Änderung hat die Union im Rahmen ihres eigenen rechtlichen Geltungsbereichs folgende Rechtsakte zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im grenzüberschreitenden Straßenverkehr in den Mitgliedstaaten erlassen: Verordnungen (EU) 165/2014⁶, (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258.

Die Änderungen, die zur Umsetzung der wichtigsten Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 erforderlich sind, insbesondere die Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers, wurden den oben genannten Foren bereits von der Union vorgelegt⁷, jedoch konnte bislang noch keine einstimmige Einigung erzielt werden.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1).

⁷ Zuletzt durch den Beschluss (EU) 2021/366 des Rates vom 22. Februar 2021 zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen zu vertreten ist (ABl. L 70 vom 1.3.2021, S. 12,

Am 4. Oktober 2024 hat der Europäische Gerichtshof in den verbundenen Rechtssachen C-541/20 bis C-555/20⁸ den Bestimmungen der Verordnung (EU) 2020/1054 stattgegeben.

Damit die Union Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 nachkommen kann, muss sie gemäß den neuesten einschlägigen Normen, die in der Union in diesem Bereich erlassen wurden, eine Aktualisierung der Bestimmungen des AETR vorschlagen.

Der vorgeschlagene Standpunkt steht im Einklang mit der ausschließlichen Außenkompetenz der Union im Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, insbesondere mit Artikel 23 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006.

In seinem Urteil vom 31. März 1971 in der Rechtssache 22/70, AETR⁹, erkannte der Gerichtshof der Europäischen Union an, dass das Arbeitsgebiet des im Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fällt. Diese Kompetenz wurde seither in zahlreichen von den Legislativorganen der Union angenommenen Rechtsakten, darunter die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014, ausgeübt. Da der Gegenstand des AETR in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 fällt, liegt die ausschließliche Zuständigkeit für die Aushandlung und den Abschluss des AETR und seiner Änderungen gemäß Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union bei der Union.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist¹⁰.

Fällt der betroffene Bereich unter eine Zuständigkeit der Union, ist die Union dadurch, dass sie an der betreffenden internationalen Übereinkunft nicht beteiligt ist, nicht daran gehindert, von dieser Zuständigkeit Gebrauch zu machen, indem sie im Rahmen ihrer Organe einen Standpunkt festlegt, der insbesondere über die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien dieser Übereinkunft sind und im Interesse der Union gemeinsam handeln, in deren Namen in dem durch die Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten ist¹¹.

ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), und der bei der UNECE unter ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2 geführt wird.

⁸ ECLI:EU:C:2024:818.

⁹ Urteil des Gerichtshofes vom 31. März 1971, Kommission/Rat, ECLI:EU:C:1971:32.

¹⁰ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

¹¹ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 52.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend sind, aber dennoch „geeignet [sind], den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber [...] erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“.¹²

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die Sachverständigengruppe zum AETR und der Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) sind Gremien, die vom Binnenverkehrsausschuss der UNECE eingesetzt wurden.

Die vorgeschlagenen Änderungen stellen rechtswirksame Akte dar. Sollten die vorgesehenen Änderungen angenommen werden, so wären sie nach Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Übereinkommens weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Bereich der Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 91 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Fazit

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

¹² Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in der Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und im Hauptausschuss Straßenverkehr der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die wichtigsten jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)¹³ ist am 5. Januar 1976 in Kraft getreten. Die Union verfügt über die ausschließliche Zuständigkeit in Bezug auf das im AETR geregelte Sachgebiet¹⁴.
- (2) Nach Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁵ sollten die Bestimmungen des AETR an die der genannten Verordnung angeglichen werden: Mit den Verordnungen (EU) 2020/1054¹⁶ und (EU) 2024/1258¹⁷ des Europäischen Parlaments und des Rates wurde die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 geändert. Darüber hinaus ergänzt die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission Artikel 8a Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, der eine der mit der Verordnung (EU) 2020/1054 Bestimmungen ist. Daher sollte die Union vorschlagen, das AETR zu ändern, um den

¹³ [ABl. L 95 vom 8.4.1978, S. 1.](#)

¹⁴ Urteil des Gerichtshofes vom 31. März 1971, Kommission/Rat (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, Rn. 30 bis 31.

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102, 11.4.2006, S. 1).

¹⁶ Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1).

¹⁷ Verordnung (EU) 2024/1258 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an Mindestfahrtunterbrechungen sowie die täglichen und wöchentlichen Mindestruhezeiten im Sektor des Personengelegenhheitsverkehrs und hinsichtlich der Befugnis der Mitgliedstaaten, Sanktionen für in einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittstaat begangene Verstöße gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu verhängen (ABl. L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258 eingeführten und durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 ergänzten Änderungen Rechnung zu tragen. Dazu gehören neue Bestimmungen in Bezug auf den Geltungsbereich des Übereinkommens, die Bedingungen, nach denen aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt werden können, ein Verbot, die wöchentliche Ruhezeit in der Kabine des Fahrzeugs zu verbringen, die Vorschriften, nach denen der Fahrer zur Niederlassung des Arbeitgebers oder zum Wohnsitz des Fahrers zurückzukehren muss, die Bedingungen, nach denen Ruhezeiten auf einer Fähre oder im Zug eingelegt werden können, andere mögliche Ausnahmen für Fahrer, die im Personengelegenenverkehr eingesetzt werden, und den Grundsatz und die Spezifikationen sicherer und gesicherter Parkflächen (vorgesehener Rechtsakt).

- (3) Gemäß Artikel 21 des AETR kann jede Vertragspartei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen (VN) Änderungsvorschläge zum AETR unterbreiten. Bevor die Vorschläge dem Generalsekretär der Vereinten Nationen vorgelegt werden, werden sie in der Regel zunächst im Hauptausschuss Straßenverkehr (SC.1) der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) erörtert, geprüft und gebilligt. Eine Sachverständigengruppe zum AETR wurde durch die UNECE im Rahmen des AETR eingerichtet. Dieses Gremium ist berechtigt, Vorschläge zur Änderung des AETR auszuarbeiten und dem Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE zu unterbreiten. Auf der Grundlage dieses Beschlusses wird die Union vorschlagen, dass die Sachverständigengruppe zum AETR auf ihrer geplanten 38. Sitzung im Juni 2025 und auf späteren Sitzungen sowie der Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE auf seiner geplanten 120. Sitzung im Oktober 2025 und auf späteren Sitzungen Änderungen des AETR in Bezug auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Fahrern im grenzüberschreitenden Straßenverkehr erörtern, die sich aus den jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ergeben, die mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258 sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 eingeführt wurden.
- (4) Der im Namen der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR und im Hauptausschuss Straßenverkehr zu vertretende Standpunkt sollte festgelegt werden, da die Änderungsvorschläge, die diese ausarbeiten und billigen sollen, gemäß Artikel 21 Absatz 6 des AETR völkerrechtlich bindend wären.
- (5) Die Mitgliedstaaten sollten keinen Einspruch gegen eine Notifizierung der im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR erheben. Beschränkt sich eine Notifikation des Generalsekretärs der Vereinten Nationen nicht auf die im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge, so sollten die Mitgliedstaaten keinen Einspruch gegen die im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge erheben.
- (6) Der Standpunkt der Union in der Sachverständigengruppe zum AETR sollte von der Kommission, und der Standpunkt der Union im Hauptausschuss Straßenverkehr sollte von den Mitgliedstaaten vertreten werden, die gemeinsam im Interesse der Union handeln —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Union in späteren Sitzungen der UNECE-Sachverständigengruppe zum Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr

beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und des Hauptausschusses Straßenverkehr (SC.1) zu vertretende Standpunkt in Bezug auf einen Vorschlag zur Angleichung des AETR an die jüngsten Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die mit den Verordnungen (EU) 2020/1054 und (EU) 2024/1258 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 eingeführt wurden, ist im Anhang dieses Beschlusses festgelegt.

Formale und geringfügige Änderungen des in Absatz 1 genannten Standpunkts können ohne einen weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von der Kommission in der Sachverständigengruppe zum AETR und von den Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, im Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE vertreten.

Artikel 3

Wird ein im Anhang dieses Beschlusses dargelegter Änderungsvorschlag vom Hauptausschuss Straßenverkehr der UNECE gebilligt, so legen die Mitgliedstaaten, die gemeinsam im Interesse der Union handeln, ihn dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR vor.

Die Mitgliedstaaten erheben keinen Einspruch gegen eine Notifizierung der im Anhang dieses Beschlusses enthaltenen Änderungsvorschläge durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen gemäß Artikel 21 Absatz 1 des AETR.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Kommission und an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates
Der Präsident*