

RÅDETS BESLUT (EU) 2023/983

av den 15 maj 2023

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i expertgruppen för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR), i arbetsgruppen för vägtransporter inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa och, där så är relevant, beträffande ett meddelande från FN:s generalsekreterare enligt artikel 21.1 i AETR, vad gäller en ändring för att införa en *force majeure*-klausul

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) ⁽¹⁾ 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 FN:s 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) En expertgrupp har inrättats av Unece inom ramen för AETR. Den gruppen är ett organ med befogenhet att utarbeta och lägga fram förslag om ändring av AETR till Uneces arbetsgrupp för vägtransporter.
- (4) Expertgruppen för AETR ska vid sitt planerade 32:a möte den 12 juni 2023 diskutera ett förslag från Republiken Belarus och Ryska federationen om att ändra artikel 4 i AETR genom införandet av en *force majeure*-klausul, enligt ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1.
- (5) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i expertgruppen för AETR, och eventuellt i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter, eftersom den ändring av AETR som de ska ta ställning till och godkänna skulle vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med 21.6 i AETR och på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionslagstiftning, närmare bestämt Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 ⁽²⁾ och (EU) nr 165/2014 ⁽³⁾.
- (6) I sin dom av den 31 mars 1971 i mål 22/70 ⁽⁴⁾ slog Europeiska unionens domstol fast att frågor som rör arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid vägtransporter omfattas av unionens exklusiva externa befogenhet. Denna befogenhet har sedan dess utövats i flera rättsakter som antagits av unionens medlagstiftare, inbegripet Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 561/2006 och (EU) nr 165/2014. Eftersom det sakområde som regleras i AETR omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006 ligger den exklusiva befogenheten att förhandla om och ingå AETR och ändringar av AETR hos unionen enligt artikel 3.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

⁽¹⁾ EGT L 95, 8.4.1978, s. 1.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽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⁾ ECLI:EU:C:1971:32.

- (7) Den föreslagna ändringen syftar till att lösa ett praktiskt problem för Republiken Belarus och Ryska federationen som sannolikt är följden av Ryska federationens anfallskrig mot Ukraina, i vilket Republiken Belarus är delaktig, och vilket har lett till att unionen har infört restriktiva åtgärder mot Ryska federationen och Republiken Belarus. Dessa restriktiva åtgärder har bland annat lett till att vissa företag som är etablerade i unionen, inbegripet företag som vanligtvis levererar digitala färdskrivarkort och chip till de kortutfärdande myndigheterna i Ryska federationen och Republiken Belarus, har avbrutit sin verksamhet med dessa två länder. Till följd därav hävdar dessa två fördragsslutande parter att de befinner sig i en situation där det är svårt eller omöjligt att utfärda färdskrivarkort till förare i dessa länder, som därmed inte kan följa AETR vid internationella vägtransporter som omfattas av dess tillämpningsområde. Den föreslagna ändringen skulle tillåta en fördragsslutande part att unilateralt anmäla att den inte längre kommer att uppfylla ett av de centrala kraven i AETR, nämligen att använda en harmoniserad registreringsutrustning för fordon vid internationella vägtransporter (digital färdskrivare), med hänvisning till skäl som rör *force majeure* och som inte skulle underkastas någon typ av validering eller bedömning.
- (8) Den planerade ändringen skulle, efter att en fördragsslutande part gjort en sådan förklaring om *force majeure*, göra det möjligt att inte kräva att digitala färdskrivare och digitala färdskrivarkort används för fordon registrerade i den fördragsslutande parten vid internationella vägtransporter. Det skulle alltså bli väldigt mycket svårare att kontrollera att förare följer de körtider och viloperioder som fastställs på andra ställen i AETR, vilket skulle skapa ett kryphål som sannolikt skulle äventyra själva syftet med AETR.
- (9) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i expertgruppen för AETR och i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter bör vara att inte stödja den föreslagna ändringen, för att förhindra att kontrollen av efterlevnaden av de regler om körtider och viloperioder som fastställs i AETR försvagas avsevärt och för att säkerställa att de restriktiva åtgärder som antagits av unionen får full verkan.
- (10) Det kan inte uteslutas att Republiken Belarus eller Ryska federationen formellt inlämnar ett förslag till FN:s generalsekreterare, enligt artikel 21.1 i AETR, om ändring av AETR, obeaktat diskussionerna i Uneces organ. I sådana fall bör medlemsstaterna invända mot det förslaget enligt artikel 21.2 a i AETR.
- (11) Unionens ståndpunkt bör uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i expertgruppen för AETR och i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter, som agerar samfällt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 32:a mötet i expertgruppen för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och, i förekommande fall, vid nästa möte i arbetsgruppen för vägtransporter inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece), eller vid eventuella senare möten, ska vara att inte stödja den föreslagna ändringen av AETR enligt ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 för att införa en *force majeure*-klausul, samt att inte stödja någon i sak liknande ändring.
2. Den ståndpunkt som avses i punkt 1 ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i expertgruppen för AETR och i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter, som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 2

Om FN:s generalsekreterare, enligt artikel 21.1 i AETR, meddelar medlemsstaterna att en fördragsslutande part, obeaktat diskussionerna i Uneces organ, formellt har föreslagit ändringen enligt ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1, vad gäller införandet av en *force majeure*-klausul, eller någon i sak liknande ändring, ska den ståndpunkt som på unionens vägnar ska intas av medlemsstaterna vara att invända mot förslaget enligt artikel 21.2 a i AETR.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 15 maj 2023.

På rådets vägnar

J. FORSSMED

Ordförande
