



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 20.3.2023
COM(2023) 144 final

2023/0075 (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 en met betrekking tot de eventuele kennisgeving aan de secretaris-generaal van de VN overeenkomstig artikel 21, lid 1, van de AETR

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 met betrekking tot de voorgenomen vaststelling van een wijziging van de AETR in verband met de invoering van een overmachtclausule.

2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

2.1. De Europese overeenkomst nopens de arbeidsvoorwaarden voor de bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg (AETR)

De AETR beoogt de harmonisering van het regelgevingskader van de partijen bij de overeenkomst betreffende de rij- en rusttijden van beroepschauffeurs en van de overeenkomstige technische voorschriften voor de constructie en installatie van de tachografen. 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 AETR¹.

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

De deskundigengroep inzake de AETR is een door de Transportcommissie van de VN/ECE opgerichte technische groep die als taak heeft voorstellen tot wijziging van de AETR voor te bereiden. In het besluit tot oprichting van de deskundigengroep inzake de AETR is bepaald dat de Europese Unie kan deelnemen aan die groep².

De werkgroep wegvervoer (SC.1) is een groep die door het Comité voor binnenlands vervoer is opgericht om de ontwikkeling van het internationaal wegvervoer te bevorderen en dat vervoer te faciliteren. Dit omvat de harmonisatie en vereenvoudiging van de regels en vereisten met betrekking tot het wegvervoer.

Voorstellen tot wijziging van de AETR worden doorgaans eerst besproken door de leden van de deskundigengroep en vervolgens ter goedkeuring voorgelegd aan de werkgroep voor wegvervoer (SC.1) van de VN/ECE. Als in beide groepen consensus wordt bereikt, dient een

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

² Decision on matters relating to Inland Transport Committee: Establishment of a Group of Experts on European Agreement Concerning Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (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 (...)"

overeenkomstsluitende partij bij de AETR het wijzigingsvoorstel formeel in bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties, overeenkomstig artikel 21 van de AETR. De in het kader van de VN/ECE opgerichte organen (de deskundigengroep inzake de AETR en de Werkgroep wegvervoer) bieden een forum voor discussie en goedkeuring, teneinde de formele indiening van een wijziging overeenkomstig de AETR voor te bereiden en te vermijden dat nog bezwaar wordt gemaakt na de formele indiening van een wijzigingsvoorstel bij de secretaris-generaal van de Verenigde Naties. Het is daarom nuttig om ook binnen deze groepen standpunten van de Unie te bepalen, zodat overeenkomstsluitende partijen van buiten de EU die bij de desbetreffende organen van de VN/ECE voorstellen indienen, zo spoedig mogelijk op de hoogte zijn van het standpunt van de Unie.

Overeenkomstig artikel 21, lid 1, van de AETR kunnen de overeenkomstsluitende partijen echter ook rechtstreeks voorstellen tot wijziging indienen bij de secretaris-generaal van de VN, die alle verdragsluitende partijen daar vervolgens van in kennis stelt. Zodra kennis is gegeven van de formele indiening van voorstellen tot wijziging van de AETR, hebben overeenkomstsluitende partijen zes maanden de tijd om bezwaar te maken tegen het voorstel. Het voorstel wordt geacht te zijn aangenomen als geen enkele overeenkomstsluitende partij binnen die termijn bezwaar maakt tegen die wijzigingen.

2.3. De voorgenomen handeling die ter bespreking wordt voorgelegd aan de deskundigengroep inzake de AETR en de Werkgroep voor Wegvervoer

Op 20 februari 2023 dient de deskundigengroep inzake de AETR tijdens zijn 31e zitting een besluit te nemen over de indiening van een voorstel tot wijziging van artikel 4 van de AETR met betrekking tot de invoering van een overmachtclausule (“de beoogde handeling”)³ bij de Groep wegvervoer (SC.1). Deze beoogde handeling is opgenomen in zowel ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2⁴ van Belarus als ECE/TRANS/SC.1/GE.21.2023.1⁵, ingediend door de Russische Federatie.

De beoogde handeling heeft tot doel bestuurders van een overeenkomstsluitende partij die internationaal vervoer verrichten gedurende een periode van ten hoogste twee jaar toe te staan met de hand ingevulde registratiebladen te gebruiken in plaats van een digitale tachograafkaart, als die overeenkomstsluitende partij met overmacht wordt geconfronteerd.

De beoogde handeling zou, na de vaststelling daarvan, voor de partijen bindend worden overeenkomstig artikel 21, lid 6, van de AETR, waarin het volgende is bepaald: *“Elke wijziging die wordt geacht te zijn aanvaard treedt in werking drie maanden na de dag waarop zij geacht wordt te zijn aanvaard.”*

3. NAMENS DE UNIE IN TE NEMEN STANDPUNT

Sinds het begin van de illegale aanvalsoorlog van de Russische Federatie tegen Oekraïne op 24 februari 2022, waaraan de Republiek Belarus medeplichtig is, heeft de Europese Unie sancties vastgesteld tegen zowel Rusland als Belarus.

Die sancties hadden onder meer tot gevolg dat bepaalde EU-bedrijven hun activiteiten in en met Belarus en Rusland hebben opgeschort. Het gaat onder meer om bedrijven die digitale tachograafkaarten en chips leveren aan de autoriteiten die in deze twee landen kaarten

³ Agendapunt 4, ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69: [ECE/TRANS/SC.1/GE.21/69 \(unece.org\)](https://unece.org/ece/trans/sc1/ge21/69).

⁴ ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2: [Прочие вопросы - \(Belarus\) | VN/NECE](#).

⁵ Hetzelfde wijzigingsvoorstel is door Rusland opgenomen in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1: [Добавление 1С - \(Russian Federation\) | VN/ECE](#), hoewel dit document grotendeels betrekking heeft op opmerkingen over een ander voorstel van de Unie (nieuw aanhangsel 1C bij de AETR).

afgeven. Als gevolg daarvan bevinden Belarus en Rusland zich feitelijk in een situatie waarin zij stellen niet in staat te zijn aan hun bestuurders tachograafkaarten te verstrekken. Die bestuurders kunnen bijgevolg niet aan de AETR voldoen wanneer zij internationale wegvervoersactiviteiten verrichten die binnen het toepassingsgebied van de AETR vallen.

Daarom hebben beide regeringen voorgesteld om in de AETR een overmachtclausule op te nemen, op grond waarvan bestuurders die over een door deze landen afgegeven digitale tachograafkaart moeten beschikken, van het gebruik daarvan zouden worden vrijgesteld en alternatieve registratiemethoden, zoals registratiebladen, zouden mogen gebruiken. Een dergelijk alternatief zou beide landen in staat stellen een situatie te omzeilen die wellicht het gevolg is van de illegale aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne, waaraan Belarus medeplichtig is en die de aanleiding vormde voor de toepassing van EU-sancties tegen Rusland en Belarus, en aldus hun internationale vervoersactiviteiten op een wettelijke manier voort te zetten. Het standpunt van de Unie moet er daarom in bestaan zich te verzetten tegen dit wijzigingsvoorstel, aangezien dit indruist tegen de doelstellingen van de EU-sanctieregeling.

Het voorgestelde standpunt is ook in overeenstemming met het EU-beleid om geen Russische of Belarussische wijzigingen van internationale overeenkomsten te aanvaarden vanwege de illegale aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne.

Bovendien zou de voorgestelde wijziging, ongeacht de geopolitieke context waarin ze is ingediend, de AETR ook inhoudelijk sterk uithollen. Het voorstel tot wijziging zou elke overeenkomstsluitende partij, middels een eenvoudige kennisgeving aan de Werkgroep voor Wegvervoer van de VN/ECE — die louter op de hoogte zou worden gebracht maar niet zou mogen beoordelen of de door die overeenkomstsluitende partij aangevoerde “overmacht” gerechtvaardigd is — de mogelijkheid bieden om een van de belangrijkste doelstellingen van de overeenkomst te omzeilen, namelijk de installatie en het gebruik van het geharmoniseerd controleapparaat (digitale tachograaf en digitale tachograafkaart) in het internationaal vervoer. Bestuurders die over een door die overeenkomstsluitende partij afgegeven bestuurderskaart beschikken, zouden gedurende maximaal twee jaar worden ontheven van de verplichting om voor internationaal vervoer een digitale tachograafkaart te gebruiken.

Dit zou de handhaving van de regels op de rij- en rusttijden, zoals elders in de AETR uiteengezet, sterk bemoeilijken, met name omdat de controles op het grondgebied van een andere AETR-partij dan die van de bestuurder plaatsvinden. In de praktijk zou die wijziging een leemte in de wetgeving creëren, waardoor zelfs het hele opzet van de overeenkomst onderuit zou worden gehaald.

Een standpunt van de Unie is vereist, aangezien het door de Republiek Belarus ingediende wijzigingsvoorstel, indien het wordt aanvaard, bindend zou zijn voor alle partijen bij de AETR, waartoe alle lidstaten behoren. In zijn arrest van 31 maart 1971 in zaak 22/70, AETR⁶, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie erkend dat de arbeidsvoorwaarden van bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg een exclusieve externe bevoegdheid van de Unie is. Sindsdien is die bevoegdheid uitgeoefend in tal van wetgevende handelingen die door de medewetgevers van de Unie zijn vastgesteld, onder meer Verordening (EG) nr. 561/2006⁷ van het Europees Parlement en de Raad en Verordening

⁶ ECLI:EU:C:1971:32.

⁷ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

(EU) nr. 165/2014⁸ van het Europees Parlement en de Raad. De beoogde handeling heeft rechtstreekse gevolgen voor het EU-recht, onder meer voor de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014. Aangezien de inhoud van de AETR onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 valt, berust de bevoegdheid tot het onderhandelen over en het sluiten van de overeenkomst en wijzigingen daarvan op grond van artikel 3, lid 2, VWEU uitsluitend bij de Unie.

4. RECHTSGRONDSLAG

4.1. Procedurele rechtsgrondslag

4.1.1. Beginselen

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

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst⁹.

Het begrip *“handelingen met rechtsgevolgen”* omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Onder dit begrip vallen ook instrumenten die volkenrechtelijk niet bindend zijn, maar die *“beslissende invloed [kunnen hebben] op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt”*¹⁰.

4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval

De deskundigengroep inzake de AETR en de Werkgroep wegvervoer (SC.1) zijn organen die zijn opgericht door het Comité voor vervoer over land van de VN/ECE.

De voorgestelde wijziging is een handeling met rechtsgevolgen. De beoogde wijziging zou, na de vaststelling daarvan, volkenrechtelijk bindend zijn op grond van artikel 21, lid 6, van de AETR en een beslissende invloed kunnen hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk op de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014, die betrekking hebben op de inhoud van de AETR en waarin uitdrukkelijk naar die overeenkomst wordt verwezen.

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

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

⁸ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

⁹ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

¹⁰ Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 t.e.m. 64.

4.2. Materiële rechtsgrondslag

4.2.1. 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. Wanneer de beoogde 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.

4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval

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

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

4.3. Conclusie

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

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

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 en met betrekking tot de eventuele kennisgeving aan de secretaris-generaal van de VN overeenkomstig artikel 21, lid 1, van de AETR

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)¹¹ is op 5 januari 1976 in werking getreden.
- (2) In het kader van de AETR heeft de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties een deskundigengroep opgericht. Die groep is bevoegd om voorstellen tot wijziging van de AETR op te stellen en in te dienen bij de werkgroep inzake wegvervoer.
- (3) De deskundigengroep inzake de AETR zal zich tijdens haar 31e vergadering op 20 februari 2023 buigen over een door de regeringen van Belarus en de Russische Federatie ingediend voorstel om artikel 4 van de overeenkomst te wijzigen door toevoeging van een overmachtclausule, opgenomen in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 en in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1¹².
- (4) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de deskundigengroep inzake de AETR, en desgevallend de Werkgroep voor Wegvervoer, aangezien de te bespreken en goed te keuren wijziging van de overeenkomst krachtens het internationaal recht bindend zou zijn overeenkomstig artikel 21, lid 6, van de AETR en een beslissende invloed kan hebben op de inhoud van de EU-wetgeving, namelijk de Verordeningen (EG) nr. 561/2006 en (EU) nr. 165/2014.
- (5) In zijn arrest van 31 maart 1971 in zaak 22/70, AETR, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie erkend dat de arbeidsvoorwaarden van bemanningen van motorrijtuigen in het internationale vervoer over de weg een exclusieve externe bevoegdheid van de Unie is. Sindsdien is die bevoegdheid uitgeoefend in tal van

¹¹ PB L 95 van 8.4.1978, blz. 1.

¹² Hetzelfde wijzigingsvoorstel is door Rusland opgenomen in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1, hoewel dit document grotendeels betrekking heeft op opmerkingen bij een ander voorstel van de Unie (nieuw aanhangsel 1C bij de AETR).

wetgevende handelingen die door de medewetgevers van de Unie zijn vastgesteld, onder meer Verordening (EG) nr. 561/2006¹³ van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 165/2014¹⁴ van het Europees Parlement en de Raad. Aangezien de inhoud van de AETR onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 561/2006 valt, berust de bevoegdheid tot het onderhandelen over en het sluiten van de AETR en wijzigingen daarvan op grond van artikel 3, lid 2, VWEU uitsluitend bij de Unie.

- (6) De voorgestelde wijziging heeft tot doel een oplossing te bieden voor een praktisch probleem dat wellicht het gevolg is van de illegale aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne, waaraan Belarus medeplichtig is en die de aanleiding vormde voor tot de toepassing van EU-sancties tegen Rusland en Belarus. Zij zou een overeenkomstsluitende partij in staat stellen eenzijdig mee te delen dat zij vanwege een toestand van “overmacht”, die zou worden beoordeeld noch erkend, niet langer kan voldoen aan een van de belangrijkste doelstellingen van de AETR, namelijk het gebruik van een geharmoniseerd controleapparaat in voertuigen die worden gebruikt voor internationaal vervoer (de digitale tachograaf).
- (7) De beoogde handeling zou het mogelijk maken, na een dergelijke kennisgeving van een overeenkomstsluitende partij bij de AETR, in die overeenkomstsluitende partij ingeschreven voertuigen vrij te stellen van de verplichting om voor internationaal wegvervoer een tachograaf en digitale tachograafkaarten te gebruiken. Dit zou de controle op de naleving van de rij- en rusttijden door de bestuurders, zoals elders in de AETR uiteengezet, sterk bemoeilijken, waardoor een leemte in de wetgeving ontstaat die het volledige opzet van de overeenkomst wellicht in gevaar zou brengen.
- (8) Het standpunt van de Unie dat in de deskundigengroep inzake de AETR en in de Werkgroep voor Wegvervoer moet worden ingenomen, moet erin bestaan de voorgestelde wijziging niet te steunen, teneinde een aanzienlijke afzwakking van de handhaving van de in de AETR vastgestelde regels inzake rij- en rusttijden te voorkomen en het volledige effect van de EU-sanctieregeling te waarborgen.
- (9) Het valt niet uit te sluiten dat de Russische Federatie of de Republiek Belarus het voorstel tot wijziging van de AETR overeenkomstig artikel 21, lid 1, van de AETR formeel indient, zonder rekening te houden met de besprekingen in de organen van de VN/ECE. In dat geval moeten de lidstaten tegen dat voorstel bezwaar maken volgens de procedure van artikel 21, lid 2, punt b), van de AETR.
- (10) Het standpunt van de Unie moet tot uitdrukking worden gebracht door de gezamenlijk in het belang van de Unie optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de deskundigengroep inzake de AETR en van de werkgroep inzake wegvervoer,

¹³ Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van Verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102 van 11.4.2006, blz. 1).

¹⁴ Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 60 van 28.2.2014, blz. 1).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het standpunt van de Unie tijdens de 31e 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, desgevallend, tijdens de volgende zitting van de Werkgroep voor Wegvervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE), of tijdens latere zittingen, bestaat erin geen steun te verlenen voor de voorgestelde wijziging van de AETR als vervat in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 en ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/1 om een overmachtclausule op te nemen, noch voor een soortgelijke inhoudelijke wijziging die door de Russische Federatie of de Republiek Belarus zou worden ingediend.

Artikel 2

Het in artikel 1 bedoelde standpunt moet tot uitdrukking worden gebracht door de gezamenlijk in het belang van de Unie optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de deskundigengroep inzake de AETR en van de Werkgroep voor Wegvervoer van de VN/ECE.

Artikel 3

Indien de lidstaten er overeenkomstig artikel 21, lid 1, van de AETR van in kennis worden gesteld dat de Russische Federatie of de Republiek Belarus, ongeacht de besprekingen in de organen van de VN/ECE, de in ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2 opgenomen wijziging of een soortgelijke inhoudelijke wijziging formeel hebben voorgesteld, maken de lidstaten overeenkomstig artikel 21, lid 2, punt a), van de AETR bezwaar tegen dat voorstel.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*