

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2021/366

z dnia 22 lutego 2021 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) ⁽¹⁾ weszła w życie w dniu 5 stycznia 1976 r. Ostatnio zmieniono ją w dniu 20 września 2010 r.
- (2) Zgodnie z art. 21 AETR każda Umawiająca się Strona może przedłożyć Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) propozycje zmian AETR. Propozycje te są najpierw omawiane na forum grupy roboczej ds. transportu drogowego (SC.1) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), zanim zostaną przedłożone Sekretarzowi Generalnemu ONZ.
- (3) EKG ONZ powołała w ramach AETR grupę ekspertów ds. AETR. Grupa ta jest podmiotem uprawnionym do opracowywania propozycji zmian AETR i przedkładania ich grupie roboczej ds. transportu drogowego EKG ONZ.
- (4) Przewiduje się, że grupa ekspertów ds. AETR podczas zaplanowanego 25. posiedzenia w lutym 2021 r. oraz grupa robocza ds. transportu drogowego EKG ONZ podczas zaplanowanego 116. posiedzenia w październiku 2021 r. omówią zmiany AETR dotyczące wprowadzenia inteligentnego tachografu.
- (5) Art. 22bis AETR stanowi, że zmiany załącznika IB do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 ⁽²⁾ dotyczące tachografu cyfrowego są automatycznie przyjmowane przez wszystkie Umawiające się Strony AETR, bez formalnych konsultacji ani głosowania. Brak udziału Umawiających się Stron AETR w procesie opracowywania i przyjmowania specyfikacji technicznych tachografu cyfrowego jest jedną z przyczyn niezadowolenia niektórych Umawiających się Stron. W komunikacie Komisji z dnia 19 lipca 2011 r. pt. „Tachograf cyfrowy: mapa drogowa dla dalszych działań” stwierdza się, że taki mechanizm stanowi zagrożenie dla właściwego i zharmonizowanego wdrożenia tachografów cyfrowych przez Umawiające się Strony spoza Unii.
- (6) W interesie Unii leży, aby proces decyzyjny przewidziany w AETR w odniesieniu do urządzeń sterujących, w tym tachografów cyfrowych, został zmieniony, aby procedura określona w art. 22 ust. 1, 2 i 3 AETR miała zastosowanie do włączenia specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu do AETR i aby art. 22bis AETR pozostał w mocy w odniesieniu do ewentualnych przyszłych zmian w zakresie wymagań dotyczących poprzednich wersji tachografu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

- (7) Zgodnie z art. 10 AETR tachograf, który w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli odpowiada rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85, uznaje się za zgodny z wymogami AETR. Należy zmienić art. 10 AETR w celu włączenia odniesienia do specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu, które należy uznawać za zgodne z wymogami AETR od daty wejścia w życie suplementu 1C do załącznika do AETR.
- (8) Artykuł 13 AETR, który dotyczy przepisów przejściowych, powinien zostać zmieniony, w celu określenia dokładnej daty wdrożenia przez Umawiające się Strony przepisów dotyczących inteligentnych tachografów.
- (9) Art. 14 AETR nie pozwala na przystąpienie do AETR podmiotom innym niż państwa będące członkami EKG ONZ i państwa dopuszczone do EKG ONZ z głosem doradczym.
- (10) Za przystąpieniem Unii do AETR przemawia kilka argumentów. Po pierwsze, Unia ma kompetencję wyłączną w dziedzinie pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy, co zostało potwierdzone w orzeczeniu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie 22/70 ⁽³⁾. Po drugie, przystąpienie Unii do AETR zagwarantowałoby skuteczną reprezentację interesów Unii w ramach AETR. Ponadto ze względu na specyfikę AETR i proponowany proces decyzyjny właściwym jest, aby to Unia była Umawiającą się Stroną. W celu umożliwienia przystąpienia Unii do AETR, należy zmienić art. 14 AETR, aby umożliwić przystępowanie do AETR organizacjom integracji regionalnej.
- (11) Specyfikacje techniczne inteligentnego tachografu, które mają zostać włączone do AETR jako suplement 1C do załącznika do tej umowy, należy opracować na podstawie specyfikacji przedłożonych grupie ekspertów ds. AETR w imieniu Unii w dniu 8 kwietnia 2020 r. oraz na podstawie specyfikacji, które mają zostać przyjęte przez Komisję w 2021 r. na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽⁴⁾.
- (12) Wzór świadectwa homologacji określony w rozdziale III w suplementie 2 do załącznika do AETR powinien zostać zmieniony, tak aby mógł być on używany również na potrzeby homologacji inteligentnych tachografów i ich elementów składowych.
- (13) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR oraz grupy roboczej ds. transportu drogowego EKG ONZ, ponieważ należy zmienić AETR w celu osiągnięcia ogólnoeuropejskiej harmonizacji w dziedzinie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym (tachografów), a zmiany takie będą miały skutki prawne, o których mowa w art. 218 ust. 9 TFUE.
- (14) Ponieważ Unia nie jest Umawiającą się Stroną AETR i jej status nie pozwala jej na przedstawienie proponowanych zmian, państwa członkowskie, działając w interesie Unii, powinny przedstawić proponowane zmiany grupie ekspertów ds. AETR w duchu lojalnej współpracy, aby promować osiągnięcie celów Unii.
- (15) Stanowisko Unii ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami grupy ekspertów ds. AETR oraz grupy roboczej ds. transportu drogowego EKG ONZ,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 25. posiedzeniu grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) oraz na 116. posiedzeniu grupy roboczej ds. transportu drogowego EKG ONZ, powinno być zgodne z zaproponowanymi zmianami AETR ⁽⁵⁾.

⁽³⁾ ECLI:EU:C:1971:32.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

⁽⁵⁾ Zob. dokument ST 5700/21 na stronie <http://register.consilium.europa.eu>.

Formalne i drobne zmiany stanowiska, o którym mowa w akapicie pierwszym, mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1, ma zostać wyrażone przez działające wspólnie państwa członkowskie Unii będące członkami grupy ekspertów ds. AETR oraz grupy roboczej ds. transportu drogowego EKG ONZ.
2. Państwa członkowskie przekazują zaproponowane zmiany grupie ekspertów ds. AETR.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia..

Sporządzono w Brukseli dnia 22 lutego 2021 r.

W imieniu Rady
J. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący
