



Rada
Evropské unie

Brusel 25. ledna 2021
(OR. en)

5604/21

Interinstitucionální spis:
2021/0013 (NLE)

TRANS 26

NÁVRH

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	25. ledna 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2021) 26 final
Předmět:	Návrh ROZHODNUTÍ RADY o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a v Podvýboru pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise OSN

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2021) 26 final.

Příloha: COM(2021) 26 final



V Bruselu dne 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a v Podvýboru pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise OSN

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. PŘEDMĚT NÁVRHU

Tento návrh se týká rozhodnutí o postoji, který má být přijat jménem Unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) a v Podvýboru pro silniční dopravu EHK OSN (SC.1) ve spojení s předpokládanou změnou AETR za účelem zahrnutí technických specifikací pro inteligentní tachograf do dohody.

V návaznosti na jednání v rámci skupiny odborníků pro AETR a na vstup v platnost nařízení (EU) 2020/1054¹, jež obsahuje revidovaná pravidla týkající se tachografů, je nutné stanovit postoj, který má být přijat jménem Unie s ohledem na příští zasedání skupiny odborníků pro AETR a Podvýboru pro silniční dopravu EHK OSN (SC.1).

2. SOUVISLOSTI NÁVRHU

2.1. AETR

Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (dále jen „AETR“) se zaměřuje na harmonizaci legislativního rámce jejích smluvních stran s ohledem na doby řízení a odpočinku pro profesionální řidiče, jakož i na příslušné technické požadavky na konstrukci a instalaci tachografů. AETR vstoupila v platnost dne 5. ledna 1976. Následně byla pozměněna, naposledy dne 20. září 2010.

Smluvními stranami dohody jsou všechny členské státy.

2.2. Skupina odborníků pro AETR a Podvýbor pro silniční dopravu

Skupina odborníků pro AETR je technická a neformální skupina, která byla zřízena Výborem pro vnitrozemskou dopravu EHK OSN s cílem vypracovávat pozměňovací návrhy dohody.

Podvýbor pro silniční dopravu (SC.1) je skupina zřízená výborem pro vnitrozemskou dopravu, jež podporuje rozvoj a usnadňování mezinárodní silniční dopravy harmonizací a zjednodušováním pravidel a požadavků souvisejících se silniční dopravou.

Formální přijetí návrhů na změnu dohody AETR se provádí v souladu s článkem 21 dohody, podle něhož může kterákoli smluvní strana navrhnout změny dohody. Návrhy musí být předloženy generálnímu tajemníkovi OSN. Poté mají smluvní strany šestiměsíční lhůtu na vyjádření námitek proti návrhu. Návrh se považuje za přijatý, jestliže žádná smluvní strana proti těmto změnám nevznesla námítky.

V praxi jsou všechny návrhy na změnu dohody AETR předtím, než jedna ze smluvních stran změny předloží generálnímu tajemníkovi OSN, nejprve projednány a schváleny v SC.1. Pokud návrh sestává ze změn dodatků 1, 2 nebo 3 přílohy dohody nebo úvodních článků dodatku 1B dohody, musí SC.1 návrh přijmout prostou většinou přítomných a hlasujících smluvních stran, jak je stanoveno v článku 22, článku 22a a článku 22b dohody.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 15.7.2020, s. 1).

2.3. Potřeba rozhodnutí Rady

Postoj EU stanovený rozhodnutím Rady (EU) 2016/1877² zahrnoval tyto prvky:

- zrušení článku 22a dohody AETR, jenž stanoví automatickou použitelnost specifikací tachografu na dohodu AETR, a jeho nahrazení postupem stanoveným v článku 22 dohody. Postup stanovený v článku 22 by se nepatrně pozměnil, aby změny specifikací tachografu nemohla rozporovat pouhá jedna třetina smluvních stran,
- změnu článku 14 dohody, aby EU mohla přistoupit k dohodě,
- změnu článku 10 dohody, aby zahrnoval odkaz na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014³ a na přílohu 1C nařízení (EU) 2016/799⁴, ve které se stanoví technické specifikace inteligentního tachografu.

Kromě toho Rada dne 19. listopadu 2018 přijala rozhodnutí (EU) 2018/1926⁵ o postoji, který má být přijat jménem Evropské unie, pokud jde o provádění systému TACHOnet mimounijními smluvními stranami dohody AETR na základě technologie „e-Delivery“.

Je nutné stanovit nový postoj EU s ohledem na příští zasedání skupiny odborníků pro AETR v únoru 2021 a Podvýboru pro silniční dopravu v říjnu 2021. Tento nový postoj musí zohlednit jednání v rámci skupiny odborníků pro AETR od října 2016 a vstup v platnost nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054⁶ dne 20. srpna 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 165/2014 o tachografech.

Nařízení (EU) 2020/1054 stanoví, že poloha vozidla se musí zaznamenávat automaticky, zejména pokaždé, když vozidlo překračuje hranice některého členského státu, a při každé nakládkě či vykládkě vozidla. Tyto nové požadavky vyžadují vývoj nové verze inteligentního tachografu („inteligentní tachograf verze 2“), jež bude muset být nainstalována do nově registrovaných vozidel nejpozději dva roky po přijetí technických specifikací Komise, tj. nejpozději v srpnu 2023. Kromě toho bude inteligentní tachograf verze 2 muset být nainstalován nejen do nově registrovaných vozidel, ale též do všech vozidel používaných v mezinárodní dopravě, a to nejpozději tři roky po konci roku vstupu v platnost technických specifikací pro vozidla vybavená analogovým tachografem a digitálním tachografem splňujícím specifikace uvedené v čl. 3 odst. 4 nařízení (EU) č. 165/2014 ve znění nařízení (EU) 2020/1054 a nejpozději čtyři roky po vstupu v platnost technických specifikací pro

² Rozhodnutí Rady (EU) 2016/1877 ze dne 17. října 2016 o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a v Podvýboru pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise OSN (Úř. věst. L 288, 22.10.2016, s. 49).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁴ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799 ze dne 18. března 2016, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014, kterým se stanoví požadavky na konstrukci, zkoušení, montáž, provoz a opravy tachografů a jejich součástí (Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1).

⁵ Rozhodnutí Rady (EU) 2018/1926 ze dne 19. listopadu 2018 o postoji, který má být přijat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě Evropské hospodářské komise OSN (Úř. věst. L 313, 10.12.2018, s. 13).

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

vozidla vybavená inteligentním tachografem uvedená v čl. 3 odst. 4 písm. a) nařízení (EU) č. 165/2014 ve znění nařízení (EU) 2020/1054. Tento vývoj právních předpisů EU je třeba zohlednit v diskusích v rámci AETR.

3. SOUČASNÝ STAV – POKROK V JEDNÁNÍ

3.1. Zavádění inteligentního tachografu dohodou AETR

Od roku 2016 nebylo možné pokročit v reformě institucionálního rámce dohody, zejména pokud jde o změnu článku 14, aby EU mohla přistoupit k dohodě, a změnu pravidel pro přijímání specifikací tachografu v článku 22. Proti těmto aspektům se dosud postavily mimounijní smluvní strany dohody.

Všechny smluvní strany dohody včetně členských států se však shodují na potřebě co nejdříve zahrnout technické specifikace inteligentního tachografu do dohody ze dvou důvodů. Za prvé, mimounijní smluvní strany dohody AETR by měly dodržovat stejné vysoké standardy EU, pokud jde o kontrolu činnosti řidičů, zavedením nejpokročilejší verze tachografu. V této souvislosti je třeba poznamenat, že vozidla registrovaná v EU od června 2019 jsou vybavena inteligentním tachografem a že verze 2 inteligentního tachografu bude zavedena v nově registrovaných nákladních vozidlech a autobusech nad 3,5 tuny nejpozději v srpnu 2023 v souladu s nařízením (EU) 2020/1054 v rámci balíčku opatření v oblasti mobility I. Za druhé, do zahrnutí specifikací inteligentního tachografu do dohody by mimounijní smluvní strany dohody AETR v zásadě mohly vozidlům registrovaným v EU a vybaveným inteligentním tachografem zakázat přístup na svá území.

Od roku 2018 se jednání v rámci skupiny odborníků pro AETR proto zaměřují na zahrnutí technických specifikací inteligentního tachografu do dohody. Bylo tedy dosaženo společného porozumění, pokud jde o specifikace inteligentního tachografu a formu, kterou by měly být zahrnuty do dohody.

V důsledku tohoto společného porozumění Chorvatsko dne 8. dubna 2020 jménem EU předložilo sekretariátu EHK OSN formální žádost o zahrnutí technických specifikací inteligentního tachografu do dohody. Tato formální žádost vychází z technických specifikací přijatých Komisí v jejím prováděcím nařízení (EU) 2016/799 s výhradou omezeného počtu úprav v souvislosti s dohodou AETR:

- nahrazení výrazu „členské státy“ výrazem „smluvní strany“ a výrazu „záznamové zařízení“ výrazem „kontrolní zařízení“,
- možnost omezit v souladu s platnými vnitrostátními předpisy vysílací výkon DSRC (vyhrazeného spojení krátkého dosahu) a datový přenos prostřednictvím rozhraní ITS,
- nahrazení všech odkazů na právní předpisy EU mezinárodními odkazy se stejným obsahem, např. předpisy EHK OSN.

Kromě toho by normy EN uvedené ve specifikacích tachografu měly být nahrazeny normami ISO do pěti let ode dne vstupu v platnost specifikací inteligentního tachografu uvedených v dohodě AETR.

Žádná z výše uvedených změn nebude mít dopad na interoperabilitu inteligentního tachografu a jeho součástí.

3.2. Datum použitelnosti specifikací inteligentního tachografu

Zatímco bylo dosaženo značného pokroku v jednáních o podstatě specifikací inteligentního tachografu, jednání o datu, kdy by se tyto specifikace měly stát závaznými pro mimounijní

smluvní strany dohody AETR, stále probíhají. Ruská federace požaduje přechodné období v délce čtyř let od vstupu příslušné změny dohody v platnost, tj. stejné období jako pro použití předchozích verzí tachografu smluvními stranami dohody AETR.

Toto přechodné období by značně zpozdilo zavádění inteligentního tachografu mimounijními smluvními stranami dohody AETR. Bude-li na zasedání SC.1 v říjnu 2021 dosaženo dohody o technických specifikacích inteligentního tachografu a o jejich datu použitelnosti, při zohlednění odhadované doby, již sekretariát skupiny odborníků potřebuje na přípravu dokumentace pro přijetí specifikací, a šestiměsíčního postupu přijímání stanoveného v článku 22 dohody se očekává, že specifikace nebudou přijaty a zahrnuty do dohody před červnem 2022. Stanou-li se specifikace závaznými čtyři roky po nabytí účinnosti příslušné změny, začaly by mimounijní smluvní strany dohody AETR inteligentní tachograf instalovat do vozidel nově registrovaných na jejich území nejdříve v červnu 2026, tj. zhruba 7 let po EU.

4. POSTOJ, KTERÝ MÁ BÝT ZAUJAT JMÉNEM UNIE

Zahrnutí inteligentního tachografu verze 2 do dohody přispěje k lepšímu prosazování pravidel dob řízení a odpočinku v oblasti dohody AETR tím, že v tachografu budou zaznamenány další polohy vozidla. Vzhledem k tomu, že všechna vozidla registrovaná v EU budou muset být v roce 2025 vybavena inteligentním tachografem verze 2⁷, zahrnutí specifikací inteligentního tachografu verze 2 do dohody rovněž zabrání situaci, kdy vozidla vybavená dvěma různými verzemi inteligentního tachografu budou nadále v provozu po dlouhou dobu na území EU.

Vzhledem k tomu, že vozidla nově registrovaná v EU budou muset být vybavena inteligentním tachografem verze 2 přibližně od poloviny roku 2023, mohla by EU uznat, aby byly inteligentním tachografem verze 2 vybavena vozidla nově registrovaná v mimounijních smluvních stranách dohody AETR nejpozději do konce roku 2025. Mimounijním smluvním stranám dohody AETR by mohlo být poskytnuto dodatečné dvouleté přechodné období pro instalaci inteligentního tachografu verze 2 ve všech vozidlech provozujících dopravu na území EU, tj. nejpozději do konce roku 2027.

Na zasedání skupiny odborníků pro AETR v říjnu 2020 Komise představila hlavní funkce inteligentního tachografu verze 2 a předpokládané změny specifikací, jež byly jménem Unie předloženy sekretariátu EHK OSN dne 8. dubna 2020 (specifikace odpovídají inteligentnímu tachografu verze 1). Na základě prováděcího aktu týkajícího se technických specifikací inteligentního tachografu verze 2, jež má Komise přijmout v roce 2021, předloží EU v pozdější fázi v rámci AETR – s největší pravděpodobností na zasedání skupiny odborníků pro AETR v říjnu 2021 – revidovaný technický dodatek (dodatek 1C) s technickými specifikacemi inteligentního tachografu verze 2, jež mají být zahrnuty do dohody.

Kromě toho je třeba změnit některé aspekty postoje, který má být zaujat jménem EU a který je stanoven v rozhodnutí (EU) 2016/1877. Pokud jde o článek 22 dohody, postoj EU stanovený v rozhodnutí (EU) 2016/1877 obsahuje návrh změn uvedeného článku jménem Unie, kterými se mimo jiné stanoví, že změny mají být přijaty, pokud nevyrozmí více než polovina příslušných správních orgánů smluvních stran generálního tajemníka o tom, že má ke změnám výhrady, zatímco dohoda AETR v současné době stanoví, že proti změně může podat námitku třetina smluvních stran. Proti změně navržené EU se důrazně postavily mimounijní smluvní strany dohody AETR. Vůči současnému postupu podle článku 22 se proto již nenavrhuje žádná změna.

⁷ Viz čl. 3 odst. 4 a odst. 4a nařízení (EU) č. 165/2014 ve znění nařízení (EU) 2020/1054.

Mimoto a rovněž ve spojení s postojem, který má být zaujat jménem EU a který je stanoven v rozhodnutí (EU) 2016/1877, se v návaznosti na diskuse v rámci skupiny odborníků pro AETR již nejeví jako nutné zrušit článek 22a dohody, který se nadále použije na předchozí verze tachografu.

Změna článku 14 dohody, aby EU mohla přistoupit k dohodě AETR, což bylo předmětem rozhodnutí Rady (EU) 2016/1877, není dotčena, a EU bude proto i nadále tuto změnu požadovat.

EU skupině odborníků pro AETR v říjnu 2020 vysvětlila své předběžné názory na inteligentní tachograf a hlavní dodatečné funkce. EU rovněž představila své předběžné názory na data zavádění inteligentního tachografu verze 2 v dohodě. EU potvrdila, že bude předložen sekretariátu EHK OSN formální postoj EU s ohledem na diskusi, jež proběhne v rámci skupiny odborníků pro AETR v únoru 2021.

První předběžný návrh specifikací inteligentního tachografu verze 2 by mohl být předložen na zasedání skupiny odborníků pro AETR v únoru 2021.

5. SHRUTÍ NAVRHOVANÝCH ZMĚN

5.1. Změna článku 10, aby odkazoval na technické specifikace inteligentního tachografu

Vzhledem k tomu, že technické specifikace inteligentního tachografu verze 2 budou zahrnuty jako nový dodatek 1C přílohy dohody, měl by článek 10 odkazovat na tyto specifikace, jež mají být považovány za vyhovující požadavkům dohody ode dne vstupu příslušné změny dohody v platnost.

5.2. Změna článku 13 umožňujícího přechodné období pro zavedení inteligentního tachografu

Článek 13 stanoví čtyřleté přechodné období předtím, než se technické specifikace tachografu stanou závaznými pro smluvní strany dohody AETR. V případě inteligentního tachografu verze 2 by měla být nově registrovaná vozidla vybavena inteligentním tachografem nejpozději do 31. prosince 2025. Vozidla používaná v mezinárodní dopravě by měla být vybavena inteligentním tachografem nejpozději do 31. prosince 2027.

5.3. Změna článku 14 umožňující přístup organizací regionální integrace k dohodě AETR

Článek 14 omezuje možnost přistoupení k dohodě AETR státům, jež jsou členy EHK OSN, nebo státům přijatým k EHK OSN v poradní funkci. Aby mohla EU k dohodě přistoupit, musí být článek 14 pozměněn tak, aby pro přistoupení k dohodě byly způsobilé i organizace regionální integrace.

5.4. Změna článku 22 umožňující použití postupu stanoveného v uvedeném článku na změny technických specifikací pro inteligentní tachograf

Postup stanovený v článku 22 dohody by se měl rovněž použít na inteligentní tachograf verze 2, jenž bude definován v novém dodatku 1C. Článek 22a by měl zůstat v dohodě nezměněn a bude i nadále použitelný na digitální tachograf.

5.5. Zahrnutí technických specifikací pro inteligentní tachograf jako dodatek 1C k dohodě AETR

Úplné znění technických specifikací inteligentního tachografu verze 2 by mělo být začleněno do dohody jako dodatek 1C přílohy dohody. Návrh EU týkající se dodatku 1C bude k dispozici v roce 2021. Bude vypracován na základě specifikací, jež byly předloženy jménem

Unie dne 8. dubna 2020 (inteligentní tachograf verze 1) a specifikací EU, jež má Komise přijmout v roce 2021 na základě nařízení (EU) 2020/1054.

5.6. Změna osvědčení o schválení za účelem zahrnutí schválení inteligentního tachografu a jeho součástí

Osvědčení o schválení v kapitole III dodatku 2 musí být změněno tak, aby byl do rozsahu osvědčení zahrnut dodatek 1C, tedy inteligentní tachograf.

6. PRÁVNÍ ZÁKLAD

6.1. Procesněprávní základ

6.1.1. Zásady

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“) zavádí rozhodnutí, jimiž se stanoví „*postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody*“.

Ustanovení čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se použijí bez ohledu na to, zda je Unie členem dotyčného orgánu nebo stranou dotyčné dohody⁸.

Pojem „*akty s právními účinky*“ zahrnuje akty, které mají právní účinky na základě pravidel mezinárodního práva, jimiž se dotyčný orgán řídí. Zahrnuje rovněž nástroje, které podle mezinárodního práva nemají závazný účinek, ale „*mohou rozhodujícím způsobem ovlivnit obsah právní úpravy přijaté zákonodárcem Unie*“⁹.

6.1.2. Uplatňování v tomto konkrétním případě

Podvýbor pro silniční dopravu (SC.1) je orgán zřízený EHK OSN.

Akt, na kterém se má Podvýbor pro silniční dopravu dohodnout předtím, než budou změny předloženy generálnímu tajemníkovi OSN k přijetí v souladu s článkem 21 dohody, představuje akt s právními účinky. Navrhovaný akt bude závazný podle mezinárodního práva v souladu s článkem 14 dohody AETR.

Zamýšlený akt nedoplňuje ani nepozměňuje institucionální rámec dotyčné dohody.

Procesněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

6.2. Hmotněprávní základ

6.2.1. Zásady

Hmotněprávní základ rozhodnutí podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU závisí v první řadě na cíli a obsahu zamýšleného aktu, v souvislosti s nímž se postoj jménem Unie zaujímá. Sleduje-li zamýšlený akt dvojí účel nebo má-li dvě složky a lze-li jeden z těchto účelů nebo jednu z těchto složek identifikovat jako hlavní, zatímco druhý účel či druhá složka je pouze vedlejší, musí být rozhodnutí přijaté podle čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU založeno na jediném hmotněprávním základu, a sice na tom, který si žádá hlavní nebo převažující účel či složka.

⁸ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁹ Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. října 2014, Německo v. Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

6.2.2. *Uplatňování v tomto konkrétním případě*

Hlavní cíl a obsah zamýšleného aktu se týká dopravní politiky.

Hmotněprávním základem navrhovaného rozhodnutí je tudíž článek 91.

6.3. Závěr

Právním základem navrhovaného rozhodnutí by měl být článek 91 ve spojení s čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

7. ZVEŘEJNĚNÍ ZAMÝŠLENÉHO AKTU

Změny dohody je vhodné po jejich přijetí zveřejnit v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY**o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a v Podvýboru pro silniční dopravu Evropské hospodářské komise OSN**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)¹⁰ vstoupila v platnost dne 5. ledna 1976. Naposledy byla změněna dne 20. září 2010.
- (2) Podle článku 21 dohody AETR může návrhy na změny dohody předložit kterákoli smluvní strana generálnímu tajemníkovi OSN. Návrhy jsou před předložením generálnímu tajemníkovi OSN nejprve projednány v Podvýboru pro silniční dopravu (SC.1) Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN).
- (3) Předpokládá se, že skupina odborníků pro AETR na svém 25. zasedání plánovaném na únor 2021 a SC.1 na svém 116. zasedání plánovaném na říjen 2021 projednají změny dohody AETR za účelem přijetí inteligentního tachografu.
- (4) Článek 22a dohody AETR stanoví, že změny nařízení Rady (EHS) č. 3821/85¹¹ týkající se digitálního tachografu jsou automaticky přejímány všemi smluvními stranami dohody AETR bez jakékoliv formální konzultace nebo hlasování. Neúčast smluvních stran dohody AETR v procesu vypracování a přijímání technických specifikací pro digitální tachograf je hlavní příčinou nespokojenosti některých z těchto smluvních stran. Komise ve svém sdělení „Digitální tachograf: plán budoucích činností“¹² uznává, že tento mechanismus ohrožuje správné a harmonizované zavádění digitálního tachografu smluvními stranami, které nejsou členskými státy Unie. Je proto v zájmu Unie rozhodovací proces týkající se digitálních tachografů změnit a v rámci skupiny odborníků pro AETR navrhnout, aby se na zahrnutí technických specifikací inteligentního tachografu do dohody AETR uplatňoval postup stanovený v čl. 22 odst. 1, 2 a 3. Článek 22a by měl zůstat v platnosti pro případné budoucí změny předchozích verzí tachografu.
- (5) Článek 10 dohody AETR stanoví, že se tachograf, jehož konstrukce, montáž, užívání a zkoušení se provádí v souladu s nařízením (EHS) č. 3821/85, považuje za tachograf vyhovující požadavkům dohody AETR. Článek 10 by měl být změněn tak, aby

¹⁰ Úř. věst. L 95, 8.4.1978, s. 1.

¹¹ Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8).

¹² KOM(2011) 454 v konečném znění.

zahrnoval odkaz na technické specifikace inteligentního tachografu, jež by měly být považovány za vyhovující požadavkům dohody AETR ode dne vstupu dodatku 1C přílohy dohody AETR v platnost.

- (6) Přesné datum zavedení inteligentního tachografu do dohody AETR by mělo být stanoveno v článku 13 dohody AETR o přechodných ustanoveních.
- (7) Článek 14 dohody AETR neumožňuje, aby k ní přistoupily jiné subjekty, než jsou členské státy EHK OSN a státy přijaté k EHK OSN v poradní funkci. Aby tedy Unie mohla přistoupit k dohodě AETR, měl by být její článek 14 pozměněn tak, aby stanovil možnost přistoupení organizací regionální integrace k dohodě AETR.
- (8) Řada argumentů hovoří pro přistoupení Unie k dohodě AETR. Za prvé, Unie má v oblasti práce osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě výlučnou pravomoc, jak potvrdil rozsudek ve věci 22/70. Za druhé, toto přistoupení by zaručilo účinné zastupování zájmů Unie v rámci dohody AETR. V neposlední řadě jsou specifické aspekty dohody AETR a navrhovaného rozhodovacího procesu důvodem, proč by smluvní stranou měla být Unie.
- (9) Technické specifikace inteligentního tachografu, jež mají být zahrnuty do dohody AETR jako dodatek 1C přílohy uvedené dohody, by měly být vypracovány na základě specifikací předložených skupině odborníků pro AETR jménem Unie dne 8. dubna 2020 a na základě specifikací, jež má Komise přijmout v roce 2021 podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054¹³.
- (10) Osvědčení o schválení digitálních tachografů stanovené v dodatku 2 kapitole III přílohy k dohodě AETR by mělo být změněno tak, aby se mohlo používat i pro schvalování inteligentních tachografů a jejich součástí.
- (11) Je vhodné stanovit postoj, který má být přijat jménem Unie ve skupině odborníků pro AETR a v Podvýboru pro silniční dopravu za účelem dosažení celoevropské harmonizace v oblasti záznamových zařízení v silniční dopravě (tachografů).
- (12) Postoj Unie má být vyjádřen členskými státy Unie, jež jsou členy skupiny odborníků pro AETR a Podvýboru pro silniční dopravu EHK OSN, jednající společně,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Postoj, který má být přijat jménem Unie na 25. zasedání skupiny odborníků Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a na 116. zasedání Podvýboru pro silniční dopravu EHK OSN, je v souladu s navrhovanými změnami dohody AETR stanovenými v příloze tohoto rozhodnutí.

Formální a drobné změny postoje uvedené v prvním odstavci lze dohodnout, aniž by to vyžadovalo změnu uvedeného postoje.

Článek 2

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

1. Postoj uvedený v článku 1 vyjádří členské státy Unie, jež jsou členy skupiny odborníků pro AETR a Podvýboru pro silniční dopravu EHK OSN, jednající společně.
2. Členské státy sdělí navrhované změny skupině odborníků pro AETR.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne

*Za Radu
předseda/předsedkyně*