

Bruselas, 25 de enero de 2021
(OR. en)

5604/21

**Expediente interinstitucional:
2021/0013 (NLE)**

TRANS 26

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	25 de enero de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2021) 26 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2021) 26 final.

Adj.: COM(2021) 26 final

Bruselas, 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) y en el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la CEPE/ONU (SC.1) en relación con la modificación prevista del AETR, con vistas a la inclusión de las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente en el Acuerdo.

Tras los debates en el Grupo de expertos sobre el AETR y la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 2020/1054¹, que incluye normas revisadas sobre el tacógrafo, es necesario determinar la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión con vistas a las próximas sesiones del Grupo de expertos sobre el AETR y del Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la CEPE/ONU (SC.1).

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El AETR

El Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) tiene por objeto armonizar el marco legislativo de las partes contratantes del Acuerdo en lo que se refiere a los tiempos de conducción y descanso de los conductores profesionales, así como los requisitos técnicos correspondientes para la construcción e instalación del tacógrafo. El AETR entró en vigor el 5 de enero de 1976. Posteriormente fue modificado, la última vez el 20 de septiembre de 2010.

Todos los Estados miembros son asimismo partes en él.

2.2. El Grupo de expertos sobre el AETR y el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera

El Grupo de expertos sobre el AETR es un grupo técnico e informal creado por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE/ONU con el objetivo de elaborar propuestas de modificación del Acuerdo.

El Grupo de trabajo sobre transportes por carretera (SC.1) es un grupo creado por el Comité de Transportes Interiores que promueve el desarrollo y la facilitación del transporte internacional por carretera mediante la armonización y simplificación de las normas y los requisitos relacionados con dicho transporte.

La adopción formal de propuestas de modificación del AETR se lleva a cabo de conformidad con el artículo 21 del Acuerdo, según el cual cualquier Parte Contratante podrá proponer modificaciones del mismo. Las propuestas deberán ser presentadas al Secretario General de las Naciones Unidas. A partir de ese momento, las partes contratantes dispondrán de un plazo

¹ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los periodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 15.7.2020, p. 1).

de seis meses para oponerse a la propuesta. Esta se considerará adoptada si ninguna Parte Contratante se opone a dichas modificaciones.

En la práctica, todas las propuestas de modificación del AETR se debaten y aprueban primero en el SC.1, antes de que una de las partes contratantes presente las modificaciones al Secretario General de las Naciones Unidas. Cuando la propuesta consista en modificaciones de los apéndices 1, 2 o 3 del anexo del Acuerdo, o de los artículos introductorios del apéndice 1B del Acuerdo, la propuesta requiere la adopción por parte del SC.1 por mayoría simple de las partes contratantes presentes y votantes, tal como se establece en el artículo 22, el artículo 22 *bis* y el artículo 22 *ter* del Acuerdo.

2.3. Necesidad de una Decisión del Consejo

La posición de la UE establecida por la Decisión (UE) 2016/1877 del Consejo² incluía los siguientes elementos:

- Supresión del artículo 22 *bis* del AETR, que prevé la aplicación automática de las especificaciones del tacógrafo al AETR y su sustitución por el procedimiento establecido en el artículo 22 del Acuerdo. El procedimiento establecido en el artículo 22 se modificaría ligeramente a fin de evitar que las modificaciones de las especificaciones del tacógrafo puedan ser objeto de oposición por tan solo un tercio de las partes contratantes.
- Modificación del artículo 14 del Acuerdo para permitir la adhesión de la UE al mismo.
- Modificación del artículo 10 del Acuerdo para incluir una referencia al Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo³ y al anexo 1C del Reglamento (UE) 2016/799⁴ por el que se establecen las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente.

Además, el 19 de noviembre de 2018 el Consejo adoptó la Decisión (UE) 2018/1926⁵ sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en relación a la aplicación de TACHOnet por parte de las partes contratantes del AETR que no son miembros de la UE, sobre la base de la tecnología *eDelivery*.

Es necesario establecer una nueva posición de la UE con vistas a las próximas reuniones del

² Decisión (UE) 2016/1877 del Consejo, de 17 de octubre de 2016, sobre la posición que se ha de adoptar, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), y en el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera, de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (DO L 288 de 22.10.2016, p. 49).

³ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

⁵ Decisión (UE) 2018/1926 del Consejo, de 19 de noviembre de 2018, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (DO L 313 de 10.12.2018, p. 13).

Grupo de expertos sobre el AETR y del Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de febrero de 2021 y octubre de 2021, respectivamente. Esta nueva posición debe tener en cuenta los debates del Grupo de expertos sobre el AETR desde octubre de 2016 y la entrada en vigor, el 20 de agosto de 2020, del Reglamento (UE) n.º 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶ por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 165/2014 sobre el tacógrafo.

El Reglamento (UE) 2020/1054 establece que la posición del vehículo se registrará automáticamente, en particular cada vez que el vehículo cruce la frontera de un Estado miembro y cuando el vehículo realice operaciones de carga o descarga. Estos nuevos requisitos hacen necesario el desarrollo de una nueva versión del tacógrafo inteligente («versión 2 del tacógrafo inteligente») que deberá instalarse en los vehículos de nueva matriculación a más tardar dos años después de la adopción de las especificaciones técnicas por parte de la Comisión, es decir, a más tardar en agosto de 2023. Además, la versión 2 del tacógrafo inteligente deberá instalarse no solo en vehículos de nueva matriculación, sino también en todos los vehículos dedicados al transporte internacional, a más tardar tres años después de que finalice el año de entrada en vigor de las especificaciones técnicas para los vehículos equipados con un tacógrafo analógico y un tacógrafo digital que cumplan las especificaciones a que se refiere el artículo 3, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1054, y a más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de las especificaciones técnicas para los vehículos equipados con un tacógrafo inteligente, tal como se contempla en el Reglamento (UE) n.º 165/2014, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1054. Esta evolución del Derecho de la UE debe reflejarse en los debates del AETR.

3. SITUACIÓN ACTUAL - PROGRESO DE LAS NEGOCIACIONES

3.1. Aplicación del tacógrafo inteligente por el AETR

Desde 2016 no ha sido posible avanzar en la reforma del marco institucional del Acuerdo, en particular la modificación del artículo 14 para permitir la adhesión de la UE al Acuerdo y la modificación de las normas de adopción de las especificaciones del tacógrafo del artículo 22. Hasta ahora, las partes contratantes del Acuerdo no pertenecientes a la UE se han opuesto a estos aspectos.

No obstante, todas las partes contratantes del Acuerdo, incluidos los Estados miembros, coinciden en la necesidad de incluir lo antes posible las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente en el Acuerdo por dos razones. En primer lugar, las partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE deben cumplir las mismas normas de alto nivel de la UE en cuanto al control de la actividad de los conductores, mediante la aplicación de la versión más avanzada del tacógrafo. En este contexto, cabe señalar que los vehículos matriculados en la UE desde junio de 2019 están equipados con un tacógrafo inteligente y que la versión 2 del tacógrafo inteligente se aplicará en camiones y autobuses de nueva matriculación de más de 3,5 toneladas a más tardar en agosto de 2023, de conformidad con el Reglamento (UE) 2020/1054, como parte del paquete de movilidad I. En segundo lugar, hasta que se incluyan en el Acuerdo las especificaciones del tacógrafo inteligente, las partes contratantes del AETR

⁶ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

no pertenecientes a la UE podrían, en principio, prohibir el acceso a sus territorios a vehículos matriculados en la UE y equipados con un tacógrafo inteligente.

Desde 2018, los debates en el Grupo de expertos sobre el AETR se han centrado, por tanto, en la inclusión de las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente en el Acuerdo. Así pues, se ha llegado a un entendimiento común sobre las especificaciones del tacógrafo inteligente y la forma en que estas deben incluirse en el Acuerdo.

Como resultado de este entendimiento común, el 8 de abril de 2020 Croacia remitió a la Secretaría de la CEPE/ONU, en nombre de la UE, una presentación formal para la inclusión de las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente en el Acuerdo. Esta presentación formal se basa en las especificaciones técnicas adoptadas por la Comisión en su Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799, sujetas a un número limitado de adaptaciones del contexto del AETR:

- Sustitución de los términos «Estados miembros» y «aparato de control» por «partes contratantes» y «dispositivo de control», respectivamente.
- Posibilidad de limitar, de conformidad con la legislación nacional vigente, la potencia de transmisión DSRC (comunicaciones especializadas de corto alcance) y la transmisión de datos a través de la interfaz ITS.
- Sustitución de todas las referencias a la legislación de la UE por referencias internacionales que tengan el mismo contenido, como los Reglamentos CEPE/ONU.

Además, las normas EN mencionadas en las especificaciones del tacógrafo deben sustituirse por normas ISO en un plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de las especificaciones del tacógrafo inteligente en el AETR.

Ninguna de las modificaciones anteriores afectará a la interoperabilidad del tacógrafo inteligente y sus componentes.

3.2. Fecha de aplicación de las especificaciones del tacógrafo inteligente

Aunque se han logrado avances sustanciales en los debates sobre el contenido de las especificaciones del tacógrafo inteligente, todavía se está debatiendo la fecha en que dichas especificaciones deben ser obligatorias para las partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE. La Federación de Rusia solicita un período transitorio de cuatro años a partir de la entrada en vigor de la modificación pertinente del Acuerdo, es decir, el mismo período que para la aplicación de las versiones anteriores del tacógrafo por las partes contratantes del AETR.

Este período transitorio retrasaría considerablemente la aplicación del tacógrafo inteligente por las partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE. Si se llega a un acuerdo sobre las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente y sobre su fecha de aplicación en la reunión del SC.1 de octubre de 2021, teniendo en cuenta el tiempo que se espera que necesite la secretaría del Grupo de expertos a fin de preparar el expediente para la adopción de las especificaciones y el procedimiento de adopción de seis meses establecido en el artículo 22 del Acuerdo, se espera que las especificaciones no se adopten ni se incluyan en el Acuerdo antes de junio de 2022. Si las especificaciones pasaran a ser obligatorias cuatro años después de la fecha de entrada en vigor de la modificación, las partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE empezarían a instalar tacógrafos inteligentes en vehículos matriculados por primera vez en su territorio no antes de junio de 2026, es decir, alrededor de siete años después de la UE.

4. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

La inclusión de la versión 2 del tacógrafo inteligente en el Acuerdo contribuirá a una mejor aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en la zona del AETR gracias al registro en el tacógrafo de posiciones adicionales del vehículo. Teniendo en cuenta que todos los vehículos matriculados en la UE tendrán que estar equipados con la versión 2 del tacógrafo inteligente en 2025⁷, la inclusión de las especificaciones de la versión 2 del tacógrafo inteligente en el Acuerdo también evitará que los vehículos equipados con dos versiones diferentes del tacógrafo inteligente sigan circulando durante un largo período de tiempo por el territorio de la UE.

Teniendo en cuenta que los vehículos de nueva matriculación en la UE tendrán que estar equipados con la versión 2 del tacógrafo inteligente a partir de mediados de 2023, la UE podría aceptar que la versión 2 del tacógrafo inteligente se instale en vehículos de nueva matriculación en las partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE antes de que concluya 2025. Podría concederse un período transitorio adicional de dos años a las partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE para instalar la versión 2 del tacógrafo inteligente en todos los vehículos implicados en actividades de transporte en el territorio de la UE, es decir, antes de que concluya 2027.

En la reunión del Grupo de expertos sobre el AETR de octubre de 2020, la Comisión presentó las principales funcionalidades de la versión 2 del tacógrafo inteligente, así como las modificaciones que se espera introducir en las especificaciones que se presentaron a la Secretaría de la CEPE/ONU en nombre de la Unión el 8 de abril de 2020 (especificaciones correspondientes a la versión 1 del tacógrafo inteligente). Sobre la base del acto de ejecución relativo a las especificaciones técnicas de la versión 2 del tacógrafo inteligente que la Comisión adoptará en 2021, la UE presentará en una fase posterior del AETR, muy probablemente en la reunión del Grupo de expertos sobre el AETR de octubre de 2021, un apéndice técnico revisado (apéndice 1C) con las especificaciones técnicas de la versión 2 del tacógrafo inteligente que deberá incluirse en el Acuerdo.

Además, deben modificarse algunos aspectos de la posición que debe adoptarse en nombre de la UE establecida en la Decisión (UE) 2016/1877. Por lo que se refiere al artículo 22 del Acuerdo, la posición de la UE establecida en la Decisión (UE) 2016/1877 preveía una propuesta en nombre de la Unión para modificar dicho artículo, entre otras cosas, para disponer que las modificaciones se aceptaran si no más de la mitad de las administraciones competentes de las partes contratantes notifican al Secretario General su objeción a las modificaciones, mientras que el AETR establece actualmente que un tercio de las partes contratantes puede oponerse a una modificación. Las partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE se opusieron firmemente a la modificación sugerida por la UE. Por lo tanto, ya no se propone ningún cambio del procedimiento actual del artículo 22.

Por otra parte, y también en relación con la posición que debe adoptarse en nombre de la UE establecida en la Decisión (UE) 2016/1877, tras los debates del Grupo de expertos sobre el AETR, ya no parece necesario suprimir el artículo 22 *bis* del Acuerdo, que seguirá aplicándose a las versiones anteriores del tacógrafo.

La modificación del artículo 14 del Acuerdo para permitir la adhesión de la UE al AETR, objeto de la Decisión (UE) 2016/1877 del Consejo, no se ve afectada, por lo que la UE seguirá solicitando dicha modificación.

⁷ Véase el artículo 3, apartado 4, y apartado 4, letra a), del Reglamento (UE) n.º 165/2014, modificado por el Reglamento (UE) 2020/1054.

En octubre de 2020, la UE explicó al Grupo de expertos sobre el AETR sus valoraciones preliminares sobre el tacógrafo inteligente y las principales funcionalidades adicionales. La UE también presentó sus valoraciones preliminares sobre las fechas de aplicación de la versión 2 del tacógrafo inteligente en el Acuerdo. La UE confirmó que se presentará una posición oficial de la UE a la Secretaría de la CEPE/ONU con vistas al debate que tendrá lugar en el Grupo de expertos sobre el AETR en febrero de 2021.

En la reunión del Grupo de expertos sobre el AETR de febrero de 2021 podría presentarse un primer proyecto de propuesta de especificaciones de la versión 2 del tacógrafo inteligente.

5. RESUMEN DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS

5.1. Modificación del artículo 10 para que haga referencia a las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente

Dado que las especificaciones técnicas de la versión 2 del tacógrafo inteligente se incluirán como nuevo apéndice 1C del anexo del Acuerdo, el artículo 10 debe hacer referencia a estas especificaciones, que deben considerarse conformes con los requisitos del Acuerdo a partir de la fecha de entrada en vigor de la modificación pertinente del Acuerdo.

5.2. Modificación del artículo 13 por la que se concede un período transitorio para la aplicación del tacógrafo inteligente

El artículo 13 establece un período transitorio de cuatro años antes de que las especificaciones técnicas del tacógrafo sean obligatorias para las partes contratantes del AETR. Para la versión 2 del tacógrafo inteligente, los vehículos de nueva matriculación deben estar equipados con el tacógrafo inteligente a más tardar el 31 de diciembre de 2025. Los vehículos utilizados en el transporte internacional deben estar equipados con un tacógrafo inteligente a más tardar el 31 de diciembre de 2027.

5.3. Modificación del artículo 14 para permitir la adhesión al AETR de organizaciones de integración regional

El artículo 14 limita la posibilidad de adherirse al AETR a los Estados miembros de la CEPE/ONU o a los Estados admitidos a participar en la CEPE/ONU a título consultivo. Con el fin de permitir la adhesión de la UE, debe modificarse el artículo 14 para que las organizaciones de integración regional también puedan optar a la adhesión al Acuerdo.

5.4. Modificación del artículo 22 para aplicar el procedimiento establecido en dicho artículo a las modificaciones de las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente

El procedimiento establecido en el artículo 22 del Acuerdo también debe aplicarse a la versión 2 del tacógrafo inteligente que se definirá en el nuevo apéndice 1C. El artículo 22 *bis* debe permanecer inalterado en el Acuerdo y seguirá siendo aplicable al tacógrafo digital.

5.5. Inclusión de las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente como apéndice 1C del AETR

El texto completo de las especificaciones técnicas de la versión 2 del tacógrafo inteligente debe incluirse en el Acuerdo como apéndice 1C del anexo del Acuerdo. La propuesta de la UE para el apéndice 1C estará disponible en 2021. Se desarrollará basándose en las especificaciones presentadas en nombre de la Unión el 8 de abril de 2020 (versión 1 del tacógrafo inteligente) y en las especificaciones de la UE que adoptará la Comisión en 2021 sobre la base del Reglamento (UE) 2020/1054.

5.6. Modificación del certificado de homologación para incluir las homologaciones del tacógrafo inteligente y sus componentes

El certificado de homologación del apéndice 2, capítulo III, debe modificarse para incluir el apéndice 1C, y por lo tanto el tacógrafo inteligente, en el ámbito del certificado.

6. BASE JURÍDICA

6.1. Base jurídica procedimental

6.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o parte en el acuerdo⁸.

El concepto de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que puedan influir de «manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»⁹.

6.1.2. Aplicación al presente caso

El Grupo de trabajo sobre transporte por carretera (SC.1) es un organismo creado por la CEPE/ONU.

El acto que el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera debe aprobar antes de que las modificaciones se presenten al Secretario General de las Naciones Unidas para su adopción de conformidad con el artículo 21 del Acuerdo constituye un acto que surte efectos jurídicos. El acto previsto será vinculante con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 del AETR.

El acto previsto ni completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo.

Por lo tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

6.2. Base jurídica sustantiva

6.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objeto o tiene un componente doble y si uno de dichos objetos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la decisión adoptada con

⁸ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

⁹ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objeto o componente principal o preponderante.

6.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido del acto previsto se refieren principalmente a la política de transporte.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91.

6.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

7. PUBLICACIÓN DEL ACTO PREVISTO

Procede publicar las modificaciones del Acuerdo en el *Diario Oficial de la Unión Europea* tras su adopción.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR)¹⁰ entró en vigor el 5 de enero de 1976 y se modificó por última vez el 20 de septiembre de 2010.
- (2) De conformidad con el artículo 21 del AETR, cualquier parte contratante puede presentar propuestas de modificación del Acuerdo al Secretario General de las Naciones Unidas. Antes de presentarlas al Secretario General de las Naciones Unidas, las propuestas se debaten en primer lugar en el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera («SC.1») de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU).
- (3) Está previsto que el Grupo de expertos sobre el AETR, durante su 25.º sesión prevista para febrero de 2021, y el SC.1, durante su 116.º sesión prevista en octubre de 2021, debatan las modificaciones del AETR para la adopción del tacógrafo inteligente.
- (4) El artículo 22 *bis* del AETR establece que las modificaciones del Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo¹¹ relativas al tacógrafo digital son adoptadas automáticamente por todas las partes contratantes del AETR sin ninguna consulta formal o votación. La falta de participación de las partes contratantes del AETR en el proceso de elaboración y adopción de las especificaciones técnicas del tacógrafo digital ha sido una causa importante de descontento entre algunas de esas partes contratantes; La Comisión reconoce en su Comunicación «Tacógrafo digital: Hoja de ruta para futuras actividades»¹² que este mecanismo pone en peligro la implantación correcta y armonizada del tacógrafo digital por las partes contratantes que no son miembros de la Unión. Por consiguiente, redundaría en interés de la Unión que se modifique el proceso de toma de decisiones en lo que respecta a los tacógrafos digitales y se proponga al

¹⁰ DO L 95 de 8.4.1978, p. 1.

¹¹ Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

¹² COM(2011) 454 final.

Grupo de expertos del AETR la aplicación del procedimiento establecido en el artículo 22, apartados 1, 2 y 3, para la inclusión de las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente en el AETR. El artículo 22 *bis* debe seguir en vigor para posibles modificaciones futuras de las versiones anteriores del tacógrafo.

- (5) El artículo 10 del AETR establece que un tacógrafo cuya construcción, instalación, utilización y ensayo se hayan efectuado con arreglo al Reglamento (CEE) n.º 3821/85 se considera conforme a los requisitos del AETR. El artículo 10 debe modificarse para incluir una referencia a las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente, que debe considerarse conforme con los requisitos del AETR a partir de la fecha de entrada en vigor del apéndice 1C del anexo del AETR.
- (6) La fecha exacta para la aplicación del tacógrafo inteligente en el AETR debe establecerse en el artículo 13 del AETR, relativo a las disposiciones transitorias.
- (7) El artículo 14 del AETR no permite la adhesión al AETR de organismos que no sean Estados miembros de la CEPE/ONU o Estados admitidos a participar en la CEPE/ONU a título consultivo. Por ello, con el fin de que la Unión pueda adherirse al AETR debe modificarse el artículo 14 para que disponga la adhesión de organizaciones de integración regional al AETR.
- (8) Existen varios argumentos a favor de la adhesión de la Unión al AETR. En primer lugar, la Unión tiene competencias exclusivas en el ámbito del trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera, como se confirma en el asunto 22/70. En segundo lugar, la adhesión garantizaría la representación efectiva de los intereses de la Unión en el marco del AETR. Por último, las especificidades del AETR y del proceso de toma de decisiones propuesto justifican que la Unión sea parte contratante.
- (9) Las especificaciones técnicas del tacógrafo inteligente que deben incluirse en el AETR como apéndice 1C de su anexo deben desarrollarse sobre la base de las especificaciones presentadas al Grupo de expertos sobre el AETR en nombre de la Unión el 8 de abril de 2020 y sobre la base de las especificaciones que la Comisión adopte en 2021 en virtud del Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³.
- (10) Procede modificar el certificado de homologación para tacógrafos digitales que figura en el apéndice 2, capítulo III, del anexo del AETR, de forma que también pueda ser utilizado para la homologación de tacógrafos inteligentes y sus componentes.
- (11) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR y en el Grupo de trabajo sobre transporte por carretera con el fin de lograr una armonización paneuropea en el ámbito de los aparatos de control en el sector del transporte por carretera (tacógrafos).
- (12) La posición de la Unión debe ser expresada por sus Estados miembros que sean miembros del Grupo de expertos sobre el AETR y del Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la CEPE/ONU, actuando conjuntamente,

¹³ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los periodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 25.º sesión del Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en la 116.º sesión del Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la CEPE/ONU se ajustará a las modificaciones propuestas del AETR que figuran en el anexo de la presente Decisión.

Se podrán acordar cambios formales y menores en la posición a que se refiere el primer párrafo sin necesidad de modificarla.

Artículo 2

1. La posición de la Unión a que se refiere el artículo 1 debe ser expresada por sus Estados miembros que sean miembros del Grupo de expertos sobre el AETR y del Grupo de trabajo sobre transporte por carretera de la CEPE/ONU, actuando conjuntamente,
2. Los Estados miembros comunicarán las modificaciones propuestas al Grupo de expertos sobre el AETR.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente*