



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. január 25.
(OR. en)

5604/21

Intézményközi referenciaszám:
2021/0013(NLE)

TRANS 26

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. január 25.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 26 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az Európai Unió által képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 26 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 26 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.1.25.
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (a továbbiakban: ENSZ EGB) keretében működő, a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (a továbbiakban: AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoportban, valamint az ENSZ EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában (a továbbiakban: SC.1) az AETR-megállapodás tervezett – az intelligens menetíró készülékekre vonatkozó műszaki előírásoknak a megállapodásba való belefoglalására irányuló – módosításával összefüggésben képviselendő álláspont.

Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban folytatott egyeztetéseket és a menetíró készülékekkel kapcsolatos felülvizsgált szabályokat tartalmazó (EU) 2020/1054 rendelet¹ hatálybalépését követően ki kell alakítani az Unió által az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport, valamint az ENSZ EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportja (SC.1) következő ülésein képviselendő álláspontot.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. Az AETR-megállapodás

A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (a továbbiakban: AETR-megállapodás) célja a megállapodás szerződő felei által a hivatásos gépjárművezetők vezetési és pihenőidejével, valamint a menetíró készülékek kialakítására és beépítésére vonatkozó műszaki követelményekkel kapcsolatban alkalmazott jogszabályi keret összehangolása. Az AETR-megállapodás 1976. január 5-én lépett hatályba. Többször módosították, legutóbb 2010. szeptember 20-án.

Valamennyi tagállam a megállapodás részes fele.

2.2. Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport

Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport egy műszaki szakértőkből álló informális csoport, amelyet az ENSZ EGB Szárazföldi Szállítási Bizottsága hozott létre a megállapodásra vonatkozó módosítási javaslatok kidolgozása céljából.

A közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportot (SC.1) szintén a Szárazföldi Szállítási Bizottság hozta létre azzal a céllal, hogy a közúti közlekedéssel kapcsolatos szabályok és követelmények összehangolása és egyszerűsítése révén előmozdítsa a nemzetközi közúti szállítás fejlesztését és megkönnyítését.

Az AETR-megállapodás módosítására irányuló javaslatok hivatalos elfogadása a megállapodás 21. cikkével összhangban történik, amely szerint bármely szerződő fél javaslatot tehet az AETR-megállapodás módosítására. A javaslatokat az Egyesült Nemzetek Szervezetének főtitkárához kell benyújtani. A szerződő feleknek ezt követően hat hónap áll rendelkezésükre, hogy kifogást emeljenek a javaslat ellen. A javaslatot elfogadottnak kell tekinteni, ha egyik szerződő fél sem ellenzi a szóban forgó módosításokat.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.15., 1. o.).

A gyakorlatban az AETR-megállapodás módosítására irányuló minden javaslattal kapcsolatban először az SC.1-en belül egyeztetnek és jutnak megállapodásra, majd a módosításokat az egyik szerződő fél benyújtja az Egyesült Nemzetek Szervezete főtitkárának. Ha a javaslat a megállapodás melléklete 1., 2. vagy 3. függelékének vagy a megállapodás 1B. függeléke bevezető cikkeinek módosítására irányul, azt a megállapodás 22., 22a. és 22b. cikke értelmében az SC.1-nek a jelenlévő és szavazó szerződő felek egyszerű többségével kell elfogadnia.

2.3. A tanácsi határozat szükségessége

Az (EU) 2016/1877 tanácsi határozat² által kialakított uniós álláspont a következő elemeket tartalmazta:

- az AETR-megállapodás 22a. cikkének – amely arról rendelkezik, hogy a menetíró készülékre vonatkozó előírásokat automatikusan alkalmazzák az AETR-megállapodásra – elhagyása, és e mechanizmusnak a megállapodás 22. cikkében előírt eljárással való felváltása. A 22. cikkben megállapított eljárás csekély mértékű módosítása annak elkerülése céljából, hogy a menetíró készülékre vonatkozó előírások módosításaival szemben a szerződő felek mindössze egyharmada sikeresen kifogást emelhessen;
- a megállapodás 14. cikkének módosítása annak érdekében, hogy az Unió csatlakozhasson a megállapodáshoz;
- a megállapodás 10. cikkének módosítása a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre³ és az (EU) 2016/799 rendelet⁴ intelligens menetíró készülékekre vonatkozó műszaki előírásokat meghatározó 1C. mellékletére való hivatkozás beillesztése céljából.

Ezenfelül a Tanács 2018. november 19-én elfogadta az (EU) 2018/1926 határozatot⁵, amelyben meghatározza az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei által a TACHONET eDelivery technológiája alapján történő végrehajtásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontot.

Tekintettel az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport 2021. februári, valamint a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport 2021. októberi soron következő ülésére, új uniós álláspontot kell kialakítani. Ezen új álláspontnak figyelembe kell vennie az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban 2016 októbere óta folytatott

² A Tanács (EU) 2016/1877 határozata (2016. október 17.) az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR) foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az Európai Unió által képviselendő álláspontokról (HL L 288., 2016.10.22., 49. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

⁴ A Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendelete (2016. március 18.) a menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelményeket meghatározó 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 139., 2016.5.26., 1. o.).

⁵ A Tanács (EU) 2018/1926 határozata (2018. november 19.) az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással foglalkozó szakértői csoportján belül az Európai Unió nevében képviselendő álláspontokról (HL L 313., 2018.12.10., 13. o.).

megbeszéléseket és a menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU rendeletet módosító (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ 2020. augusztus 20-i hatálybalépését.

Az (EU) 2020/1054 rendelet úgy rendelkezik, hogy a jármű helyzetét automatikusan rögzíteni kell minden alkalommal, amikor a jármű átlépi valamely tagállam határát, illetve amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez. Ezen új követelmények szükségessé teszik az intelligens menetíró készülék egy új változatának (a továbbiakban: az intelligens menetíró készülék 2. verziója) kifejlesztését, amelyet legkésőbb két évvel azután, hogy a Bizottság elfogadja a műszaki előírásokat – azaz legkésőbb 2023 augusztusáig – be kell építeni az újonnan nyilvántartásba vett járművekbe. Továbbá az intelligens menetíró készülék 2. verzióját az újonnan nyilvántartásba vett járműveken felül az (EU) 2020/1054 rendelettel módosított 165/2014/EU rendelet 3. cikkének (4) bekezdésében említett előírásoknak megfelelő analóg menetíró készülékkel és digitális menetíró készülékkel felszerelt járművekre vonatkozó műszaki előírások hatálybalépésétől számított legkésőbb három éven belül, valamint az (EU) 2020/1054 rendelettel módosított 165/2014/EU rendelet 3. cikkének (4) bekezdése a) pontja szerinti, intelligens menetíró készülékkel felszerelt járművekre vonatkozó műszaki előírások hatálybalépésétől számított legkésőbb négy éven belül be kell építeni a nemzetközi fuvarozásban részt vevő valamennyi járműbe. Az uniós jog ezen fejleményeinek tükröződniük kell az AETR-megállapodásról folytatott megbeszélésekben.

3. AKTUÁLIS HELYZET – A TÁRGYALÁSOK FEJLEMÉNYEI

3.1. Az intelligens menetíró készülék használatának bevezetése az AETR-megállapodás révén

2016 óta nem sikerült előrelépést elérni a megállapodás intézményi keretének reformja terén, különös tekintettel a 14. cikknek az EU megállapodáshoz való csatlakozása érdekében történő módosítására, valamint a 22. cikknek a menetíró készülékekre alkalmazandó előírások elfogadására vonatkozó szabályok tekintetében történő módosítására. E szempontokat az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei mindaddig ellenezték.

Ugyanakkor a megállapodás valamennyi szerződő fele – a tagállamokat is beleértve – egybehangzóan kifejezésre juttatta azon igényét, hogy az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírásokat két okból a lehető leghamarabb bele kell foglalni a megállapodásba. Az első ok, hogy az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő feleinek a menetíró készülék legfejlettebb változatának alkalmazása révén az unióval megegyező magas szintű előírásokat kell betartaniuk a járművezetők tevékenységének ellenőrzése tekintetében. Ebben az összefüggésben meg kell jegyezni, hogy az EU-ban 2019 júniusa óta nyilvántartásba vett járművek már intelligens menetíró készülékkel felszereltek, és az intelligens menetíró készülék 2. verzióját az I. mobilitási csomag részeként az (EU) 2020/1054 rendeletnek megfelelően a 3,5 tonnát meghaladó tömegű, újonnan nyilvántartásba vett tehergépkocsikban és autóbuszokban legkésőbb 2023 augusztusától alkalmazni fogják. A másik ok, hogy ha az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírásokat nem foglalják bele a megállapodásba, az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei elviekben megtagadhatják az olyan járművek területükre való belépését, amelyeket az Unióban vettek nyilvántartásba és rendelkeznek intelligens menetíró készülékkel.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.).

Ezért az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban 2018 óta arra összpontosultak a megbeszélések, hogy az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírásokat foglalják bele a megállapodásba. Ennek nyomán sikerült egyetértésre jutni az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírásokat illetően, valamint azzal kapcsolatban is, hogy azokat milyen formában lenne célszerű belefoglalni a megállapodásba.

E kialakult egyetértés eredményeképpen 2020. április 8-án Horvátország az EU nevében hivatalos beadványt nyújtott be az ENSZ EGB titkárságához annak érdekében, hogy az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírásokat belefoglalják a megállapodásba. E hivatalos beadvány a Bizottság által az (EU) 2016/799 végrehajtási rendeletben elfogadott műszaki előírásokon alapul, amelyeket csekély mértékben hozzáigazítottak az AETR-megállapodás kontextusához:

- a „tagállamok” kifejezés helyébe a „szerződő felek” kifejezés, az „adatrögzítő készülék” kifejezés helyébe pedig az „ellenőrző készülék” kifejezés lép;
- a DSRC (speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel) adatátviteli teljesítménye és az ITS-interfészen keresztül továbbított adatok a hatályos nemzeti jogszabályoknak megfelelően korlátozhatók;
- az uniós jogszabályokra való összes hivatkozást felváltják az azonos tartalmú nemzetközi – pl. ENSZ EGB-előírásokra való – hivatkozások.

Ezenkívül a menetíró készülékekre vonatkozó előírásokban említett EN-szabványokat ISO-szabványokkal kell felváltani az AETR-megállapodásba beemelt, intelligens menetíró készülékekre vonatkozó előírások hatálybalépését követő öt éven belül.

A fenti módosítások egyike sem befolyásolja az intelligens menetíró készülékek és alkatrészeik interoperabilitását.

3.2. Az intelligens menetíró készülékre vonatkozó előírások alkalmazásának kezdőnapja

Jóllehet jelentős előrelépés történt az intelligens menetíró készülékre vonatkozó előírások tartalmáról folytatott egyeztetések során, továbbra sem született megállapodás arról, hogy az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei esetében mikortól kellene ezeket az előírásokat kötelezően alkalmazni. Az Oroszországi Föderáció a megállapodás szóban forgó módosításának hatálybalépésétől számított négyéves átmeneti időszakra tart igényt, ami megegyezik azzal az időszakkal, amely az AETR-megállapodás szerződő feleinek rendelkezésére állt a menetíró készülékek korábbi verzióinak bevezetésére.

Ez az átmeneti időszak számottevően késleltetné, hogy az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei alkalmazzák az intelligens menetíró készülékeket. Feltéve, hogy az SC.1 2021. októberi ülésén megállapodás születik az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírásokat és ezek alkalmazásának kezdőnapját illetően, továbbá figyelembe véve a szakértői csoport titkársága számára az előírások elfogadásáról szóló dosszié előkészítéséhez várhatóan szükséges időt, csakúgy mint a megállapodás 22. cikkében meghatározott hat hónapos elfogadási eljárást, az előírások elfogadására és a megállapodásba való belefoglalására legkorábban várhatóan 2022 júniusában kerülhet sor. Ha az előírások a módosítás hatálybalépése után négy évvel válnak kötelezővé, az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei 2026 júniusa előtt várhatóan nem kezdik el a területükön újonnan nyilvántartásba vett járművekbe beépíteni az intelligens menetíró készülékeket, ami az EU-hoz képest mintegy 7 év lemaradást eredményezne.

4. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

Az intelligens menetíró készülék 2. verziójának a megállapodásba való belefoglalása a jármű helyzetének a menetíró készülékben való többszöri rögzítése révén hozzájárulna ahhoz, hogy az AETR-övezetben hatékonyabban érvényesüljenek a vezetési és pihenőidőre vonatkozó szabályok. Tekintettel arra, hogy 2025-ben az EU-ban nyilvántartásba vett minden járművet fel kell szerelni az intelligens menetíró készülék 2. verziójával⁷, az intelligens menetíró készülék 2. verziójára vonatkozó előírásoknak a megállapodásba való belefoglalása hozzájárul annak elkerüléséhez is, hogy az intelligens menetíró készülék két különböző verziójával felszerelt járművek hosszú ideig továbbra is közlekedjenek az EU területén.

Figyelembe véve, hogy az EU-ban újonnan nyilvántartásba vett járműveket körülbelül 2023 közepétől kezdődően fel kell szerelni az intelligens menetíró készülékek 2. verziójával, az EU elfogadhatónak tartja, hogy az intelligens menetíró készülékek 2. verzióját legkésőbb 2025 végéig építsék be az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő feleinél újonnan nyilvántartásba vett járművekbe. Az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei számára további kétéves átmeneti időszakot lehetne biztosítani ahhoz, hogy az EU területén fuvarozási tevékenységben részt vevő összes járműbe legkésőbb 2027 végéig beépítsék az intelligens menetíró készülék 2. verzióját.

Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport 2020. októberi ülésén a Bizottság ismertette az intelligens menetíró készülék 2. verziójának fő működési elveit és az Unió által az ENSZ EGB titkárságához 2020. április 8-án benyújtott (az intelligens menetíró készülék 1. verziójának megfelelő) előírásokban várhatóan bekövetkező módosításokat. A Bizottság által 2021-ben elfogadandó, az intelligens menetíró készülék 2. verziójának műszaki előírásairól szóló végrehajtási jogi aktus alapján az EU egy későbbi szakaszban – várhatóan az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport 2021. októberi ülésén – előterjeszt az AETR-megállapodáshoz egy felülvizsgált műszaki függelék (1C. függelék), amely tartalmazza az intelligens menetíró készülékek 2. verziójára vonatkozó, a megállapodásba belefoglalandó műszaki előírásokat.

Ezen túlmenően az (EU) 2016/1877 határozatban foglalt, az Európai Unió által képviselendő álláspont egyes vonatkozásai is módosításra szorulnak. A megállapodás 22. cikkét illetően az (EU) 2016/1877 határozatban rögzített uniós álláspont arról rendelkezett, hogy az Unió javasolja a szóban forgó cikk módosítását, többek között azt, hogy a megállapodás valamely módosítása elfogadottnak minősüljön, ha a szerződő felek illetékes hatóságainak legfeljebb a fele jelzi a főtitkár felé a módosítással szembeni kifogását, ellentétben az AETR-megállapodás szerinti jelenlegi, a szerződő felek módosításokkal szembeni kifogásemeléséhez szükséges egyharmados arányával. Az EU által javasolt módosítást az AETR-megállapodás nem EU-tag szerződő felei határozottan elleneztek. Ennek következtében a javaslat nem tartalmazza a 22. cikk szerinti jelenlegi eljárás módosítását.

Ezen túlmenően, hasonlóképpen az (EU) 2016/1877 határozatban foglalt, az EU által képviselendő állásponttal összefüggésben, illetve az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban folytatott egyeztetéseket követően, nem tűnik szükségesnek a megállapodás 22a. cikkének elhagyása, amely továbbra is alkalmazandó lesz a menetíró készülék korábbi verzióira.

A megállapodás 14. cikkének az EU AETR-megállapodáshoz való csatlakozása érdekében történő – szintén az (EU) 2016/1877 tanácsi határozat tárgyát képező – módosítását érintően nem merültek fel új szempontok, ezért az EU továbbra is kérni fogja ezt a módosítást.

⁷ Vö. az (EU) 2020/1054 rendelettel módosított 165/2014/EU rendelet 3. cikkének (4) és (4a) bekezdésével.

Az EU az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport 2020. októberi ülésén ismertette az intelligens menetíró készülékekkel és a főbb kiegészítő funkciókkal kapcsolatos előzetes álláspontját. Az EU ezen túlmenően kifejtette az intelligens menetíró készülék 2. verziója megállapodás szerinti bevezetésének időpontjaival kapcsolatos előzetes álláspontját is. Az EU megerősítette, hogy az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoporton belül 2021. februárban folytatott egyeztetés figyelembevételével fogja a hivatalos uniós álláspontot benyújtani az ENSZ EGB titkárságának.

Az intelligens menetíró készülék 2. verziójára vonatkozó előírásokkal kapcsolatos első javaslattervezetet az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport 2021. februári ülésén lehetne előterjeszteni.

5. A JAVASOLT MÓDOSÍTÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA

5.1. A 10. cikknek az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírásokra való hivatkozás beillesztése érdekében történő módosítása

Az intelligens menetíró készülék 2. verziójára vonatkozó műszaki előírásokat a megállapodás mellékletének új, 1C. függelékeként illesztik be a megállapodásba, ezért a 10. cikknek hivatkozni kell ezekre az előírásokra, amelyek a megállapodás vonatkozó módosítása hatálybalépésének időpontjától a megállapodás követelményeinek megfelelőnek tekintendők.

5.2. A 13. cikknek az intelligens menetíró készülék bevezetésére vonatkozó átmeneti időszak engedélyezése érdekében történő módosítása

A 13. cikk négyéves átmeneti időszakot határoz meg, a menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírások csak ezt követően válnak kötelezővé az AETR-megállapodás szerződő felei számára. Az intelligens menetíró készülék 2. verziója esetében az újonnan nyilvántartásba vett járműveket legkésőbb 2025. december 31-ig intelligens menetíró készülékkel kell felszerelni. A nemzetközi fuvarozásban használt járműveket legkésőbb 2027. december 31-ig kell intelligens menetíró készülékkel felszerelni.

5.3. A 14. cikk módosítása annak érdekében, hogy regionális integrációs szervezetek csatlakozhassanak az AETR-megállapodáshoz

A 14. cikk az ENSZ EGB tagállamaira és az ENSZ EGB-ben konzultációs joggal rendelkező államokra korlátozza az AETR-megállapodáshoz való csatlakozás lehetőségét. Ahhoz, hogy az EU csatlakozhasson az AETR-megállapodáshoz, oly módon kell módosítani a 14. cikket, hogy regionális integrációs szervezetek is csatlakozhassanak a megállapodáshoz.

5.4. A 22. cikk módosítása az abban az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírások módosításai tekintetében meghatározott eljárás alkalmazása céljából

A megállapodás 22. cikkében meghatározott eljárást az intelligens menetíró készülékek 2. verziójára – amelyet az új 1C. függelék fog meghatározni – is alkalmazni kell. A 22a. cikket változatlanul kell hagyni a megállapodásban, és továbbra is alkalmazni kell a digitális menetíró készülékekre.

5.5. Az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírások 1C. függelékként való felvétele az AETR-megállapodásba

Az intelligens menetíró készülék 2. verziójára vonatkozó műszaki előírások teljes szövegét a megállapodás mellékletének 1C. függelékeként bele kell foglalni a megállapodásba. Az 1C. függelékre vonatkozó uniós javaslat 2021-ben áll majd rendelkezésre. A javaslat alapját egyrészt azok az előírások képezik, amelyeket az Unió 2020. április 8-án nyújtott be (az

intelligens menetíró készülék 1. verziója), másrészt azok az uniós előírások, amelyeket a Bizottság az (EU) 2020/1054 rendelet alapján 2021-ben fog elfogadni.

5.6. A típusbizonyítvány módosítása az intelligens menetíró készülék és alkatrészei jóváhagyásának belefoglalása céljából

A 2. függelék III. fejezetében szereplő típusbizonyítványt módosítani kell annak érdekében, hogy a típusbizonyítvány hatálya magában foglalja az 1C. függeléket, azaz kiterjedjen az intelligens menetíró készülékre is.

6. JOGALAP

6.1. Eljárási jogalap

6.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik *„a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”*.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szóban forgó szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak⁸.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de *„meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”*⁹.

6.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportot (SC.1) az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága hozta létre.

A jogi aktus, amelyről a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportnak még azelőtt meg kell állapodnia, hogy a módosításokat a megállapodás 21. cikkének megfelelően elfogadásra benyújtanak az Egyesült Nemzetek Szervezetének főtitkárához, joghatással bíró jogi aktus. Az AETR-megállapodás 14. cikkével összhangban a tervezett jogi aktus a nemzetközi jog szerint kötelező érvényű lesz.

A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem is módosítja a megállapodás intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

6.2. Anyagi jogalap

6.2.1. Alapelvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős

⁸ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

⁹ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegüként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

6.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja a 91. cikk.

6.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja ezért az EUMSZ 91. cikke, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével.

7. A TERVEZETT JOGI AKTUS KIHIRDETÉSE

A megállapodás módosításait elfogadásukat követően helyénvaló kihirdetni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás¹⁰ (a továbbiakban: az AETR-megállapodás) 1976. január 5-én lépett hatályba. A megállapodás legutóbb 2010. szeptember 20-án módosult.
- (2) Az AETR-megállapodás 21. cikke értelmében a megállapodás módosítására tett javaslatokat bármely szerződő fél benyújthatja az Egyesült Nemzetek Szervezetének főtitkárához. E javaslatokat az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (a továbbiakban: ENSZ EGB) közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportján (a továbbiakban: SC.1) belül egyeztetik, mielőtt benyújtják őket az Egyesült Nemzetek Szervezetének főtitkárához.
- (3) Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport 2021 februárjára tervezett 25. ülésén, majd az SC.1 2021 októberére tervezett 116. ülésén várhatóan megvitatja az AETR-megállapodásnak az intelligens menetíró készülék elfogadására vonatkozó módosításait.
- (4) Az AETR-megállapodás 22a. cikke úgy rendelkezik, hogy a 3821/85/EGK tanácsi rendeletnek¹¹ a digitális menetíró készülékeket érintő módosításait az AETR-megállapodás szerződő felei hivatalos egyeztetés vagy szavazás nélkül valamennyien automatikusan átveszik. Az a tény, hogy az AETR-megállapodás szerződő felei nem vesznek részt a digitális menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírások kidolgozásának és elfogadásának folyamatában, egyes szerződő felek nagy fokú elégedetlenségét váltotta ki. A Bizottság a „Digitális menetíró készülék: útiterv a jövőbeli tevékenységekhez” című közleményében¹² elismeri, hogy ez a mechanizmus veszélyezteti, hogy a nem EU-tag szerződő felek megfelelően és összehangoltan alkalmazzák a digitális menetíró készülékeket. Ezért az Unió érdekében áll, hogy módosuljon a digitális menetíró készülékekre vonatkozó döntéshozatali eljárás,

¹⁰ HL L 95., 1978.4.8., 1. o.

¹¹ A Tanács 3821/85/EGK rendelete (1985. december 20.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 370., 1985.12.31., 8. o.).

¹² COM(2011) 454 végleges.

továbbá az is, hogy az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírások AETR-megállapodásba történő beillesztése érdekében az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoporton belül javaslatot tegyen a 22. cikk (1)–(3) bekezdésében meghatározott eljárás alkalmazására. Helyénvaló, ha a 22a. cikk a menetíró készülék korábbi verzióinak esetleges jövőbeli módosításai érdekében továbbra is hatályban marad.

- (5) Az AETR-megállapodás 10. cikke úgy rendelkezik, hogy azok a menetíró készülékek, amelyek kialakítására, beépítésére, használatára és tesztelésére a 3821/85/EGK rendeletnek megfelelően kerül sor, az AETR-megállapodás előírásainak megfelelőnek minősülnek. A 10. cikket módosítani kell annak érdekében, hogy tartalmazza az intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki előírások hivatkozását, amely az AETR-megállapodás mellékletének 1C. függeléke hatálybalépésének időpontjától az AETR-megállapodás követelményeinek megfelelőnek tekintendő.
- (6) Az intelligens menetíró készülék AETR-megállapodás szerinti alkalmazásának pontos időpontját az AETR-megállapodás átmeneti rendelkezésekről szóló 13. cikkében kell meghatározni.
- (7) Az AETR-megállapodás 14. cikke csak az ENSZ EGB tagállamai és az ENSZ EGB-ben konzultációs joggal rendelkező államok számára teszi lehetővé az AETR-megállapodáshoz való csatlakozást. Ezért annak érdekében, hogy az Unió csatlakozhasson az AETR-megállapodáshoz, a 14. cikket módosítani kell oly módon, hogy az lehetővé tegye a regionális integrációs szervezetek AETR-megállapodáshoz való csatlakozását.
- (8) Számos érv szól amellett, hogy az Unió csatlakozzon az AETR-megállapodáshoz. Először is a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájához kapcsolódó ügyekben az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik, amit a Bíróság a 22/70 sz. ügyben hozott ítéletével megerősített. Másodsorban az Unió csatlakozása biztosítaná az Unió érdekeinek hatékony képviseletét az AETR-megállapodáson belül. Végezetül pedig az AETR-megállapodás működésének és a javasolt döntéshozatali eljárásnak a sajátosságai indokolják, hogy az Unió szerződő fél legyen.
- (9) Az intelligens menetíró készülékre vonatkozó, az AETR-megállapodásba a megállapodás mellékletének 1C. függelékeként belefoglalandó műszaki előírásokat egyrészt az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoporthoz az Unió által 2020. április 8-án benyújtott előírásoknak, másrészt azoknak az előírásoknak kell képezniük, amelyeket a Bizottság az (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹³ alapján 2021-ben fog elfogadni.
- (10) Módosítani kell továbbá a digitális menetíró készülékeknek az AETR-megállapodás melléklete III. fejezetének 2. függelékében foglalt típusbizonyítványát oly módon, hogy az az intelligens menetíró készülékekre és azok alkatrészeire is alkalmazható legyen.
- (11) A közúti fuvarozásban használt menetíró készülékek (tachográfok) egész Európára kiterjedő harmonizációjának érdekében helyénvaló meghatározni az Unió által az

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.).

AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportban és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportban képviselendő álláspontot.

- (12) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportnak és az ENSZ EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjának,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodással) foglalkozó szakértői csoport 25. ülésén, valamint az ENSZ EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjának 116. ülésén az Unió által képviselendő álláspontnak összhangban kell állnia az AETR-megállapodásnak az e határozat mellékletében foglalt javasolt módosításaival.

Az első bekezdésben említett álláspontot érintő alaki, illetve kismértékű változtatások az álláspont módosítása nélkül is elfogadhatók.

2. cikk

(1) Az 1. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportnak és az ENSZ EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjának.

(2) A tagállamok a módosítási javaslatokról tájékoztatják az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportot.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*