



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. sausio 25 d.
(OR. en)

5604/21

Tarpinstitucinė byla:
2021/0013 (NLE)

TRANS 26

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. sausio 25 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 26 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl TARYBOS SPRENDIMO dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ekspertų grupėje ir Kelių transporto darbo grupėje

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 26 final.

Priedama: COM(2021) 26 final



Briuselis, 2021 01 25
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ekspertų grupėje ir Kelių transporto darbo grupėje

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas susijęs su sprendimu dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ekspertų grupėje ir Kelių transporto darbo grupėje (SC.1) dėl numatomo AETR pakeitimo, kuriuo į Susitarimą įtraukiamos išmaniojo tachografo techninės specifikacijos.

Atsižvelgiant į AETR ekspertų grupės diskusijas ir į tai, kad įsigaliojo Reglamentas (ES) 2020/1054¹, kuriuo nustatytos peržiūrėtos tachografų taisyklės, būtina nustatyti poziciją, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi rengiantis kitiems AETR ekspertų grupės ir UNECE Kelių transporto darbo grupės (SC.1) posėdžiams.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. AETR

Europos šalių susitarimu dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) siekiama suderinti susitariančiųjų šalių teisės aktų sistemą, susijusią su profesionalių vairuotojų vairavimo ir poilsio laiko reikalavimais bei atitinkamais techniniais tachografų konstrukcijos ir įrengimo reikalavimais. AETR įsigaliojo 1976 m. sausio 5 d. Vėliau jis buvo iš dalies pakeistas, paskutinį kartą – 2010 m. rugsėjo 20 d.

Visos valstybės narės yra Susitarimo šalys.

2.2. AETR ekspertų grupė ir Kelių transporto darbo grupė

AETR ekspertų grupė yra UNECE Vidaus transporto komiteto sudaryta neoficiali techninė grupė, kurios tikslas – rengti Susitarimo pakeitimų pasiūlymus.

Kelių transporto darbo grupė (SC.1) yra Vidaus transporto komiteto sudaryta grupė, kuri skatina tarptautinio kelių transporto plėtrą ir palankesnių sąlygų jam sudarymą derinant ir supaprastinant su kelių transportu susijusias taisykles ir reikalavimus.

Pasiūlymai dėl AETR pakeitimų oficialiai priimami laikantis Susitarimo 21 straipsnio nuostatų, pagal kurias Susitarimo pakeitimus gali siūlyti bet kuri jo susitariančioji šalis. Pasiūlymai turi būti pateikiami Jungtinių Tautų generaliniam sekretoriui. Pateikus pasiūlymą susitariančiosios šalys per šešis mėnesius gali jam paprieštarauti. Pasiūlymas laikomas priimtu, jei tokiems pakeitimams neprieštarauja nė viena susitariančioji šalis.

Faktiškai prieš vienai iš susitariančiųjų šalių Jungtinių Tautų generaliniam sekretoriui pateikiant pakeitimus, visi pasiūlymai dėl AETR pakeitimų pirmiausia aptariami ir dėl jų susitariama SC.1. Kai pasiūlymą sudaro Susitarimo priedo 1, 2 ar 3 priedėlių arba Susitarimo 1B priedėlio įvadiniių straipsnių pakeitimai, jam priimti reikia paprastos SC.1 dalyvaujančių ir balsuojančių susitariančiųjų šalių balsų daugumos, kaip nustatyta Susitarimo 22, 22*bis* ir 22*ter* straipsniuose.

¹ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (OL L 249, 2020 7 15, p. 1).

2.3. Tarybos sprendimo poreikis

Į Tarybos sprendimu (ES) 2016/1877 nustatytą ES poziciją² buvo įtraukti šie aspektai:

- išbraukti AETR 22*bis* straipsnį, kuriame numatyta, kad AETR tachografo specifikacijos taikomos savaime, jį pakeisti Susitarimo 22 straipsnyje nustatyta procedūra. 22 straipsnyje nustatyta procedūra būtų nežymiai pakeista taip, kad prieštaravimui dėl tachografo specifikacijų pakeitimų pareikšti neužtektų tik trečdalis susitariančiųjų šalių;
- pakeisti Susitarimo 14 straipsnį taip, kad ES galėtų prisijungti prie Susitarimo;
- pakeisti Susitarimo 10 straipsnį įtraukiant nuorodą į Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 165/2014³ ir Reglamento (ES) 2016/799⁴ 1C priedą, kuriais nustatomos išmaniojo tachografo techninės specifikacijos.

Be to, 2018 m. lapkričio 19 d. Taryba priėmė Sprendimą (ES) 2018/1926⁵ dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi dėl to, kaip ES nepriklausančios AETR susitariančiosios šalys įgyvendina sistemą „TACHOnet“ naudodamosi e. pristatymo technologija.

Rengiantis kitiems AETR ekspertų grupės ir Kelių transporto darbo grupės posėdžiams, kurie bus surengti atitinkamai 2021 m. vasario mėn. ir 2021 m. spalio mėn., būtina nustatyti naują ES poziciją. Šioje naujoje pozicijoje reikia atsižvelgti į AETR ekspertų grupės diskusijas, vykstančias nuo 2016 m. spalio mėn., ir į tai, kad 2020 m. rugpjūčio 20 d. įsigaliojo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054⁶, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl tachografų.

Reglamente (ES) 2020/1054 nustatyta, kad transporto priemonės padėtis turi būti registruojama automatiškai, visų pirma kiekvieną kartą, kai transporto priemonė kerta valstybės narės sieną ir kai transporto priemonė pakraunama arba iškraunama. Atsižvelgiant į šiuos reikalavimus, būtina sukurti naują išmaniojo tachografo versiją („išmaniojo tachografo 2 versija“); tokie tachografai naujose registruojamose transporto priemonėse turės būti įdiegti ne vėliau kaip per dvejus metus po to, kai Komisija priims technines specifikacijas, t. y. ne vėliau nei 2023 m. rugpjūčio mėn. Be to, 2 versijos išmanieji tachografai turės būti įrengti ne

² 2016 m. spalio 17 d. Tarybos sprendimas (ES) 2016/1877 dėl pozicijos, kuri turi būti priimta Europos Sąjungos vardu Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos Ekspertų grupėje dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ir Kelių transporto darbo grupėje (OL L 288, 2016 10 22, p. 49).

³ 2014 m. vasario 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų ir iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo (OL L 60, 2014 2 28, p. 1).

⁴ 2016 m. kovo 18 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/799, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 165/2014 ir nustatomi tachografų ir jų komponentų konstrukcijos, bandymo, įrengimo, naudojimo ir remonto reikalavimai (OL L 139, 2016 5 26, p. 1).

⁵ 2018 m. lapkričio 19 d. Tarybos sprendimas (ES) 2018/1926 dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Ekspertų grupėje, dėl Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos parengto Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (OL L 313, 2018 12 10, p. 13).

⁶ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (OL L 249, 2020 7 31, p. 1).

tik naujose registruojamose transporto priemonėse, bet ir visose tarptautiniam vežimui naudojamose transporto priemonėse ne vėliau kaip per trejus metus nuo metų, kuriais įsigaliojo techninės specifikacijos, taikomos transporto priemonėms, kuriose įmontuotas analoginis tachografas ir skaitmeninis tachografas, atitinkantys Reglamento (ES) Nr. 165/2014 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2020/1054, 3 straipsnio 4 dalyje nurodytas specifikacijas, pabaigos ir ne vėliau kaip per ketverius metus nuo techninių specifikacijų, taikomų Reglamento (ES) Nr. 165/2014 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2020/1054, 3 straipsnio 4 dalies a punkte nurodytoms transporto priemonėms, kuriose įmontuotas skaitmeninis tachografas, įsigaliojimo dienos. Diskusijose dėl AETR būtina atsižvelgti į šiuos ES teisės pokyčius.

3. DABARTINĖ PADĖTIS. DERYBŲ PAŽANGA

3.1. Išmaniųjų tachografų diegimas pagal AETR

Nuo 2016 m. nebuvo galima pertvarkyti Susitarimo institucinės struktūros, visų pirma – iš dalies pakeisti 14 straipsnį taip, kad ES galėtų prisijungti prie Susitarimo, taip pat iš dalies pakeisti 22 straipsnyje įtvirtintas tachografo specifikacijų priėmimo taisykles. Iki šiol šiems aspektams prieštarauja ES nepriklausančios Susitarimo susitariančiosios šalys.

Tačiau visos Susitarimo susitariančiosios šalys, įskaitant valstybes nares, sutinka, kad išmaniojo tachografo technines specifikacijas į Susitarimą būtina kuo greičiau įtraukti dėl dviejų priežasčių. Pirma, ES nepriklausančios AETR susitariančiosios šalys turėtų laikytis tokių pačių aukštų ES standartų, susijusių su vairuotojų veiklos kontrole, – tam jos turėtų įdiegti pažangiausią tachografo versiją. Šiomis aplinkybėmis reikėtų pažymėti tai, kad nuo 2019 m. birželio mėn. ES registruojamose transporto priemonėse turi būti įrengtas išmanusis tachografas, ir tai, kad išmaniojo tachografo 2 versija naujuose registruojamuose 3,5 t viršijančiuose sunkvežimiuose ir autobusuose bus įdiegta ne vėliau kaip 2023 m. rugpjūčio mėn., vadovaujantis Reglamentu (ES) 2020/1054, įgyvendinat Judumo dokumentų rinkinio I dalį. Antra, kol į Susitarimą nebus įtrauktos išmaniojo tachografo specifikacijos, ES nepriklausančios AETR susitariančiosios šalys iš esmės galėtų uždrausti į savo teritoriją įvažiuoti ES registruotoms transporto priemonėms, kuriose įrengtas išmanusis tachografas.

Todėl nuo 2018 m. AETR ekspertų grupėje vykstančiose diskusijose daugiausia dėmesio skiriama išmaniojo tachografo techninių specifikacijų įtraukimui į Susitarimą. Taigi buvo pasiektas bendras sutarimas dėl išmaniojo tachografo specifikacijų ir jų įtraukimo į Susitarimą formos.

Atsižvelgdama į šį bendrą sutarimą, 2020 m. balandžio 8 d. Kroatija UNECE sekretariatui ES vardu pateikė oficialų pareiškimą dėl išmaniojo tachografo techninių specifikacijų įtraukimo į Susitarimą. Šis oficialus pareiškimas grindžiamas techninėmis specifikacijomis, kurias Komisija priėmė Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2016/799, su tam tikrais pakeitimais, padarytais atsižvelgiant į AETR kontekstą:

- terminai „valstybės narės“ ir „tachografas“ atitinkamai pakeisti terminais „Susitariančiosios Šalys“ ir „kontrolės prietaisas“;
- numatyta galimybė taikant galiojančius nacionalinės teisės aktus riboti DSRC (skirtąją trumpojo nuotolio ryšį) perdavimo galią ir duomenų perdavimą per ITS sąsają;
- visos nuorodos į ES teisės aktus pakeistos nuorodomis į tokį pat tarptautinio lygmens turinį, pavyzdžiui, į UNECE taisykles.

Be to, per penkerius metus nuo AETR nustatytų išmaniojo tachografo specifikacijų įsigaliojimo dienos tachografo specifikacijose nurodytus EN standartus reikėtų pakeisti ISO standartais.

Nė vienas iš pirmiau nurodytų pakeitimų neturės poveikio išmaniojo tachografo ir jo komponentų sąveikumui.

3.2. Išmaniojo tachografo specifikacijų taikymo pradžios data

Nors diskusijose dėl išmaniojo tachografo specifikacijų turinio padaryta didelė pažanga, vis dar nėra sutarta dėl datos, nuo kurios ES nepriklausančios AETR susitariančiosios šalys turėtų privalomai laikytis šių specifikacijų. Rusijos Federacija prašo nustatyti ketverių metų pereinamąjį laikotarpį, kuris prasidėtų įsigaliojus atitinkamam Susitarimo pakeitimui, t. y. tokį patį laikotarpį, per kurį AETR susitariančiosios šalys galėjo pradėti taikyti ankstesnes tachografų versijas.

Nustačius tokį pereinamąjį laikotarpį ES nepriklausančiose AETR susitariančiose šalyse išmanusis tachografas būtų įdiegtas daug vėliau. Jei 2021 m. spalio mėn. vyksiančiame SC.1 posėdyje bus pasiektas susitarimas dėl išmaniojo tachografo techninių specifikacijų ir jų taikymo pradžios, atsižvelgiant į numatomą laiką, kurio Ekspertų grupės sekretoriatui reikės, kad parengtų specifikacijoms priimti skirtą dokumentą, ir į Susitarimo 22 straipsnyje nustatytą šešių mėnesių priėmimo procedūrą, manytina, kad specifikacijos bus priimtos ir įtrauktos į Susitarimą ne anksčiau kaip 2022 m. birželio mėn. Jei specifikacijos taptų privalomos praėjus ketveriems metams nuo pakeitimo įsigaliojimo dienos, ES nepriklausančios AETR susitariančiosios šalys savo teritorijoje naujose registruojamose transporto priemonėse išmaniuosius tachografus pradėtų diegti ne anksčiau kaip 2026 m. birželio mėn., t. y. maždaug septyneriais metais vėliau nei ES.

4. POZICIJA, KURIOS TURI BŪTI LAIKOMASI SĄJUNGOS VARDU

Į Susitarimą įtraukus išmaniojo tachografo 2 versiją bus prisidėta prie to, kad AETR erdvėje būtų geriau laikomasi vairavimo ir poilsio taisyklių, nes tachografe bus registruojamos papildomos transporto priemonės vietos. Atsižvelgiant į tai, kad 2025 m. visose ES registruotose transporto priemonėse turės būti įrengtas 2 versijos išmanusis tachografas⁷, į Susitarimą įtraukus išmaniojo tachografo 2 versijos specifikacijas taip pat nesusidarys padėtis, kad ES teritorijoje naudojamose transporto priemonėse ilgą laiką būtų vis dar naudojami dviejų skirtingų versijų išmanieji tachografai.

Atsižvelgiant į tai, kad ES naujose registruojamose transporto priemonėse 2 versijos išmanieji tachografai turės būti įrengti maždaug nuo 2023 m. vidurio, ES galėtų pritarti tam, kad ES nepriklausančiose AETR susitariančiose šalyse naujose registruojamose transporto priemonėse 2 versijos išmanieji tachografai būtų įrengti ne vėliau kaip 2025 m. pabaigoje. ES nepriklausančioms AETR susitariančioms šalims būtų galima suteikti papildomą dvejų metų pereinamąjį laikotarpį, per kurį 2 versijos išmanieji tachografai turėtų būti įrengti visose transporto priemonėse, kurios naudojamos vykdant vežimo operacijas ES teritorijoje, t. y. ne vėliau kaip iki 2027 m. pabaigos.

2020 m. spalio mėn. AETR ekspertų grupės posėdyje Komisija pristatė pagrindines 2 versijos išmaniųjų tachografų funkcijas ir specifikacijų, 2020 m. balandžio 8 d. Sąjungos vardu pateiktų UNECE sekretoriatui (specifikacijų, atitinkančių išmaniojo tachografo 1 versiją), pakeitimus, kuriuos tikimasi priimti. Remdamasi įgyvendinimo aktu dėl išmaniųjų tachografų

⁷ Plg. Reglamento (ES) Nr. 165/2014 su pakeitimais, padarytais Reglamentu (ES) 2020/1054, 3 straipsnio 4 dalį ir 4 dalies a punktą.

2 versijos techninių specifikacijų, kurį Komisija turi priimti 2021 m., vėlesniame etape ES pateiks AETR (greičiausiai per 2021 m. spalio mėn. vykiantį AETR ekspertų grupės posėdį) peržiūrėtą techninį priedėlį (1C priedėlis), kuriame bus pateiktos į Susitarimą įtrauktinos išmaniųjų tachografų 2 versijos techninės specifikacijos.

Be to, reikia iš dalies pakeisti kai kuriuos Sprendime (ES) 2016/1877 išdėstytos pozicijos, kurios turi būti laikomasi ES vardu, aspektus. Kiek tai susiję su Susitarimo 22 straipsniu, ES pozicijoje, išdėstytoje Sprendime (ES) 2016/1877, numatytas pasiūlymas Sąjungos vardu iš dalies pakeisti tą straipsnį, *inter alia*, numatant, kad pakeitimams turi būti pritarta, jei apie prieštaravimą dėl pakeitimo generaliniam sekretoriui praneša ne daugiau kaip pusė susitariančiųjų šalių kompetentingųjų valdžios institucijų, o AETR šiuo metu nustatyta, kad pakeitimams gali paprieštarauti trečdalis susitariančiųjų šalių. ES pasiūlytam pakeitimui griežtai paprieštaravo ES nepriklausančios AETR susitariančiosios šalys. Todėl nebesiūloma keisti dabartinės 22 straipsnyje nustatytos procedūros.

Be to, atsižvelgiant į Sprendime (ES) 2016/1877 išdėstytą poziciją, kurios turi būti laikomasi ES vardu, po diskusijų AETR ekspertų grupėje atrodo, kad nebereikia išbraukti Susitarimo 22bis straipsnio, kuris ir toliau bus taikomas ankstesnėms tachografų versijoms.

Susitarimo 14 straipsnio pakeitimas (dėl kurio buvo priimtas Tarybos sprendimas (ES) 2016/1877), kad ES galėtų prisijungti prie AETR, išlieka aktualus, todėl ES ir toliau prašys padaryti tokį pakeitimą.

2020 m. spalio mėn. ES AETR ekspertų grupei paaiškino savo preliminarą nuomonę dėl išmaniųjų tachografų ir svarbiausių papildomų funkcijų. ES taip pat pateikė preliminarą nuomonę dėl to, kada į Susitarimą būtų galima įtraukti nuostatas dėl išmaniųjų tachografų 2 versijos. ES patvirtino, kad oficiali ES pozicija bus pateikta UNECE sekretoriatui rengiantis 2021 m. vasario mėn. AETR ekspertų grupėje vykiančioms diskusijoms.

Pirmasis pasiūlymo dėl išmaniųjų tachografų 2 versijos specifikacijų projektas galėtų būti pateiktas 2021 m. vasario mėn. AETR ekspertų grupės posėdyje.

5. SIŪLOMŲ PAKEITIMŲ SANTRAUKA

5.1. 10 straipsnio pakeitimas nurodant išmaniojo tachografo technines specifikacijas

Atsižvelgiant į tai, kad išmaniojo tachografo 2 versijos techninės specifikacijos bus įtrauktos kaip naujas Susitarimo priedo 1C priedėlis, 10 straipsnyje reikėtų pateikti nuorodą į šias specifikacijas ir jos turėtų būti laikomos atitinkančiomis Susitarimo reikalavimus nuo atitinkamo Susitarimo pakeitimo įsigaliojimo dienos.

5.2. 13 straipsnio pakeitimas, kuriuo nustatomas pereinamasis laikotarpis, per kurį turi būti įdiegtas išmanusis tachografas

13 straipsnyje nustatomas ketverių metų pereinamasis laikotarpis, po kurio tachografų techninės specifikacijos AETR susitariančiosioms šalims taps privalomos. Kalbant apie 2 versijos išmaniuosius tachografus, naujose registruojamose transporto priemonėse jie turėtų būti įrengti ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. Tarptautiniam vežimui naudojamose transporto priemonėse išmanieji tachografai turėtų būti įrengti ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d.

5.3. 14 straipsnio pakeitimas, kuriuo siekiama, kad prie AETR galėtų prisijungti regioninės integracijos organizacijos

Pagal 14 straipsnį prie AETR gali prisijungti tik valstybės, kurios yra UNECE narės, arba valstybės, kurios į UNECE priimtos patariamąjo balso teise. Tam, kad ES galėtų prisijungti

prie Susitarimo, 14 straipsnį reikia pakeisti taip, kad prie Susitarimo galėtų prisijungti ir regioninės integracijos organizacijos.

5.4. 22 straipsnio pakeitimas siekiant taikyti tame straipsnyje nustatytą procedūrą išmaniojo tachografo techninių specifikacijų pakeitimams

Susitarimo 22 straipsnyje nustatyta tvarka taip pat turėtų būti taikoma išmaniojo tachografo 2 versijai, kuri bus nustatyta naujame 1C priedėlyje. Susitarimo 22*bis* straipsnis turėtų likti nepakeistas ir toliau bus taikomas skaitmeniniams tachografams.

5.5. Išmaniojo tachografo techninių specifikacijų įtraukimas kaip AETR 1C priedėlio

Visą išmaniojo tachografo 2 versijos techninių specifikacijų tekstą reikėtų įtraukti į Susitarimą kaip Susitarimo priedo 1C priedėlį. ES pasiūlymas dėl 1C priedo bus pateiktas 2021 m. Jis bus parengtas remiantis specifikacijomis, kurios Sąjungos vardu buvo pateiktos 2020 m. balandžio 8 d. (dėl išmaniojo tachografo 1 versijos) ir ES specifikacijomis, kurias Komisija turi priimti 2021 m. vadovaudamasi Reglamentu (ES) 2020/1054.

5.6. Patvirtinimo sertifikato pakeitimas siekiant įtraukti išmaniųjų tachografų ir jų komponentų patvirtinimus

2 priedėlio III skyriuje nurodytą patvirtinimo sertifikatą reikia iš dalies pakeisti į sertifikato taikymo sritį įtraukiant 1C priedėlį, taigi ir išmaniuosius tachografus.

6. TEISINIS PAGRINDAS

6.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

6.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „*nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtaime organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą*“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis⁸.

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji taip pat apima priemones, kurios nėra privalomos pagal tarptautinę teisę, tačiau „gali stipriai paveikti Sąjungos teisės akto leidėjo priimamų teisės aktų [...] turinį“⁹.

6.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Kelių transporto darbo grupė (SC.1) yra UNECE įsteigtas organas.

Aktas, dėl kurio Kelių transporto darbo grupės prašoma susitarti prieš pateikiant pakeitimus Jungtinių Tautų generaliniam sekretoriui priimti pagal Susitarimo 21 straipsnį, yra teisinę galią turintis aktas. Vadovaujantis AETR 14 straipsniu, numatomas aktas bus privalomas pagal tarptautinę teisę.

⁸ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

⁹ 2014 m. spalio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Vokietija prieš Tarybą*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 punktai.

Numatomu aktu Susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

6.2. Materialinis teisinis pagrindas

6.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio. Jeigu numatyta akto siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro du elementai ir jeigu vieną iš tų tikslų ar elementų galima laikyti pagrindiniu, o kitą tik papildomu, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas vieninteliu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar dominuojantis tikslas arba elementas.

6.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

Pagrindinis numatomo akto tikslas ir turinys yra susiję su transporto politika.

Todėl siūlomo sprendimo materialinis teisinis pagrindas yra 91 straipsnis.

6.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 91 straipsnis kartu su 218 straipsnio 9 dalimi.

7. SIŪLOMO AKTO SKELBIMAS

Priimtus Susitarimo pakeitimus tikslinga paskelbti *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) ekspertų grupėje ir Kelių transporto darbo grupėje

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

- (1) 1976 m. sausio 5 d. įsigaliojo Europos šalių susitarimas dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)¹⁰. Paskutinį kartą jis buvo iš dalies pakeistas 2010 m. rugsėjo 20 d.;
- (2) pagal AETR 21 straipsnį bet kuri susitariančioji šalis gali teikti Jungtinių Tautų generaliniam sekretoriui pasiūlymus dėl Susitarimo pakeitimų. Prieš pateikiant pasiūlymus Jungtinių Tautų generaliniam sekretoriui, jie pirmiausia aptariami Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) Kelių transporto darbo grupėje (SC.1);
- (3) numatyta, kad AETR ekspertų grupė savo 25-ojoje suplanuotoje sesijoje, kuri įvyks 2021 m. vasario mėn., ir SC.1 savo 116-ojoje suplanuotoje sesijoje, kuri įvyks 2021 m. spalio mėn., aptars su išmaniųjų tachografų nuostatų priėmimu susijusius AETR pakeitimus;
- (4) AETR 22*bis* straipsnyje nustatyta, kad Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85¹¹ pakeitimus, susijusius su skaitmeniniais tachografais, savaime perima visos AETR susitariančiosios šalys be jokių oficialių konsultacijų ar balsavimo. Kai kurios AETR susitariančiosios šalys daugiausia yra nepatenkintos tuo, kad jos neturėjo galimybės dalyvauti rengiant ir priimant skaitmeninio tachografo technines specifikacijas. Komisija savo komunikate „Skaitmeninis tachografas – būsimos veiklos gairės“¹² pripažįsta, kad šis mechanizmas trukdo tinkamai ir darniai diegti skaitmeninius tachografus Sąjungai nepriklausančiose susitariančiose šalyse. Todėl Sąjungai svarbu pakeisti sprendimų, susijusių su skaitmeniniais tachografais, priėmimo procesą ir pasiūlyti Ekspertų grupei taikyti 22 straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse nustatytą procedūrą dėl išmaniojo tachografo techninių specifikacijų įtraukimo į AETR. 22*bis* straipsnis

¹⁰ OL L 95, 1978 4 8, p. 1.

¹¹ 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų (OL L 370, 1985 12 31, p. 8).

¹² KOM(2011) 454 galutinis.

turėtų būti toliau taikomas ankstesnių tachografo versijų pakeitimams, kurie gali būti padaryti ateityje;

- (5) AETR 10 straipsnyje nustatyta, kad tachografas, kuris sukonstruotas, įrengtas, naudojamas ir išbandytas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85, laikomas atitinkančiu AETR reikalavimus. 10 straipsnį reikėtų iš dalies pakeisti įtraukiant nuorodą į išmaniojo tachografo technines specifikacijas, kurios turėtų būti laikomos atitinkančiomis AETR reikalavimus nuo AETR priedo 1C priedėlio įsigaliojimo dienos;
- (6) tikslią išmaniųjų tachografų įtraukimo į AETR susitarimą datą reikėtų nustatyti AETR 13 straipsnyje dėl pereinamojo laikotarpio nuostatų;
- (7) pagal AETR 14 straipsnį prie Susitarimo gali prisijungti tik UNECE valstybės narės ir valstybės, kurios į UNECE priimtos patariamąjo balso teise. Todėl, siekiant sudaryti sąlygas Sąjungai prisijungti prie AETR, reikėtų iš dalies pakeisti 14 straipsnį ir jame numatyti galimybę prie AETR prisijungti regioninės integracijos organizacijoms;
- (8) yra keli argumentai, kodėl Sąjunga turėtų prisijungti prie AETR. Pirma, Byloje 22/70 patvirtinta, kad kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbas yra Sąjungos išimtinės kompetencijos dalykas. Antra, toks prisijungimas prie AETR užsitikrintų Sąjungos interesų veiksmingą atstovavimą. Trečia, AETR ir pasiūlyto sprendimų priėmimo proceso specifika pateisina tai, kodėl Sąjunga turėtų būti susitariančiaja šalimi;
- (9) išmaniojo tachografo technines specifikacijas, kurios turi būti įtrauktos į AETR kaip jo priedo 1C priedėlis, reikėtų parengti remiantis specifikacijomis, kurios 2020 m. balandžio 8 d. Sąjungos vardu buvo pateiktos AETR ekspertų grupei, ir specifikacijomis, kurias Komisija turi priimti 2021 m. vadovaudamasi Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1054¹³;
- (10) AETR priedo 2 priedėlio III skyriuje nustatytas skaitmeninio tachografo patvirtinimo sertifikatas turėtų būti iš dalies pakeistas taip, kad jį būtų galima naudoti išmaniesiems tachografams ir jų komponentams patvirtinti;
- (11) tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi AETR ekspertų grupėje ir Kelių transporto darbo grupėje, kad būtų galima visos Europos mastu užtikrinti suderinimą kelių transporto priemonėse naudojamos įrašymo įrangos (tachografų) srityje;
- (12) Sąjungos poziciją turi kartu išreikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra AETR ekspertų grupės ir UNECE Kelių transporto darbo grupės narės,

¹³ 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais (OL L 249, 2020 7 31, p. 1).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi 25-ojoje Ekspertų grupėje dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) sesijoje ir UNECE Kelių transporto darbo grupės 116-ojoje sesijoje, atitinka siūlomus AETR pakeitimus, išdėstytus šio sprendimo priede.

Formaliems ir nereikšmingiems pirmoje pastraipoje nurodytos pozicijos pakeitimams galima pritarti nereikalaujant iš dalies keisti tą poziciją.

2 straipsnis

1. 1 straipsnyje nurodytą poziciją kartu išreiškia Sąjungos valstybės narės, kurios yra AETR ekspertų grupės ir UNECE Kelių transporto darbo grupės narės.
2. Apie siūlomus pakeitimus valstybės narės praneša AETR ekspertų grupei.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*