

Briselē, 2021. gada 25. janvārī
(OR. en)

5604/21

Starpiestāžu lieta:
2021/0013(NLE)

TRANS 26

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 25. janvāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 26 final
Temats:	Priekšlikums - PADOMES LĒMUMS par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (<i>AETR</i>) ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 26 *final*.

Pielikumā: COM(2021) 26 *final*



Briselē, 25.1.2021.
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, ar ko nosaka nostāju, kura Savienības vārdā jāieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un ANO EEK Autotransporta darba grupā (SC.1) saistībā ar paredzēto *AETR* grozījumu, kura mērķis ir nolīguma tekstā iekļaut viedā tahogrāfa tehniskās specifikācijas.

Pēc apspriešanās *AETR* ekspertu grupā un pēc Regulas (ES) 2020/1054¹, kura ietver pārskatītus noteikumus par šiem tahogrāfiem, stāšanās spēkā ir jānosaka nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem, gatavojoties nākamajām *AETR* ekspertu grupas un ANO EEK Autotransporta darba grupas (SC.1) sesijām.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. *AETR*

Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) mērķis ir saskaņot nolīguma līgumslēdzēju pušu tiesisko regulējumu attiecībā uz profesionālo transportlīdzekļa vadītāju transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laiku, kā arī attiecīgās tehniskās prasības tahogrāfa konstrukcijai un uzstādīšanai. *AETR* stājās spēkā 1976. gada 5. janvārī. Vēlāk tas tika grozīts; pēdējo reizi — 2010. gada 20. septembrī.

Visas dalībvalstis ir nolīguma puses.

2.2. *AETR* ekspertu grupa un Autotransporta darba grupa

AETR ekspertu grupa ir tehniska un neformāla grupa, kuru izveidojusi ANO EEK Iekšzemes transporta komiteja un kuras mērķis ir izstrādāt nolīguma grozījumu priekšlikumus.

Autotransporta darba grupu (SC.1) ir izveidojusi Iekšzemes transporta komiteja, un tā sekmē starptautisko autopārvadājumu attīstību un atvieglošanu, saskaņojot un vienkāršojot noteikumus un prasības, kas attiecas uz autopārvadājumiem.

AETR grozījumu priekšlikumu oficiālā pieņemšana notiek saskaņā ar nolīguma 21. pantu, kas paredz, ka jebkura līgumslēdzēja puse var ierosināt nolīguma grozījumus. Priekšlikumi ir jāiesniedz Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram. Pēc tam līgumslēdzējām pusēm ir seši mēneši laika iesniegt iebildumus pret priekšlikumu. Priekšlikumu uzskata par pieņemtu, ja neviena līgumslēdzēja puse nav pret grozījumiem iebildusi.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību (OV L 249, 15.7.2020., 1. lpp.).

Praksē visi *AETR* grozījumu priekšlikumi vispirms tiek apspriesti SC.1, panākot par tiem vienošanos, un tikai pēc tam kāda no līgumslēdzējām pusēm tos iesniedz Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram. Ja ir ierosināts grozīt nolīguma pielikuma 1., 2. vai 3. papildinājumu vai arī nolīguma 1.B papildinājuma ievadpantus, tad grozījumu priekšlikums ir jāpieņem SC.1 ar klātesošo un balsojošo līgumslēdzēju pušu vienkāršu balsu vairākumu, kā tas norādīts nolīguma 22. pantā, 22.*bis* pantā un 22.*ter* pantā.

2.3. Padomes lēmuma nepieciešamība

ES nostāja, kas noteikta ar Padomes Lēmumu (ES) 2016/1877², paredzēja:

- svītrot *AETR* 22.*bis* pantu, kurš paredz automātiski iekļaut tahogrāfa specifikācijas *AETR*, un aizstāt automātisko iekļaušanu ar procedūru, kas izklāstīta nolīguma 22. pantā; 22. pantā izklāstītā procedūra tiktu nedaudz grozīta, lai izvairītos no tā, ka pret tahogrāfa specifikāciju grozījumiem var iebilst tikai viena trešdaļa no līgumslēdzējām pusēm,
- grozīt nolīguma 14. pantu, lai nolīgumam varētu pievienoties arī ES,
- grozīt nolīguma 10. pantu, lai iekļautu atsauci uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014³ un uz Regulas (ES) 2016/799⁴ 1.C pielikumu, kurā izklāstītas viedā tahogrāfa tehniskās specifikācijas.

Turklāt Padome 2018. gada 19. novembrī pieņēma Lēmumu (ES) 2018/1926⁵ par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem attiecībā uz *TACHOnet* ieviešanu *AETR* līgumslēdzējās valstīs, kuras nav ES dalībvalstis, izmantojot tehnoloģiju *e-Delivery*.

Ir jānosaka jauna ES nostāja, ņemot vērā, ka *AETR* ekspertu grupas un Autotransporta darba grupas nākamās sanāksmes notiks attiecīgi 2021. gada februārī un 2021. gada oktobrī. Šajā jaunajā nostājā ir jāņem vērā *AETR* ekspertu grupas diskusijas, kas notikušas kopš 2016. gada oktobra, un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2020/1054⁶, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 165/2014 par tahogrāfiem, stāšanās spēkā 2020. gada 20. augustā.

² Padomes Lēmums (ES) 2016/1877 (2016. gada 17. oktobris) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā (OV L 288, 22.10.2016., 49. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 165/2014 (2014. gada 4. februāris) par tahogrāfiem autotransportā, ar kuru atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā, un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (OV L 60, 28.2.2014., 1. lpp.).

⁴ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2016/799 (2016. gada 18. marts), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 165/2014, ar kuru nosaka prasības attiecībā uz tahogrāfu un to komponentu konstrukciju, testēšanu, uzstādīšanu, darbību un remontu (OV L 139, 26.5.2016., 1. lpp.).

⁵ Padomes Lēmums (ES) 2018/1926 (2018. gada 19. novembris) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāpieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos ekspertu grupā (OV L 313, 10.12.2018., 13. lpp.).

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.).

Regula (ES) 2020/1054 nosaka, ka transportlīdzekļa atrašanās vietu reģistrē automātiski, proti, ik reizi, kad transportlīdzeklis šķērso dalībvalsts robežu, un ik reizi, kad transportlīdzeklis veic iekraušanas vai izkraušanas darbības. Šīs jaunās prasības nozīmē, ka ir jāizstrādā jauna viedā tahogrāfa versija (“viedā tahogrāfa 2. versija”), kura ne vēlāk kā divus gadus pēc tehnisko specifikāciju pieņemšanas Komisijā, proti, ne vēlāk kā 2023. gada augustā, būs jāuzstāda transportlīdzekļos, kas tiek reģistrēti pirmo reizi. Turklāt viedā tahogrāfa 2. versija būs jāuzstāda ne vien transportlīdzekļos, kas tiek reģistrēti pirmo reizi, bet arī visos transportlīdzekļos, kurus izmanto starptautiskajos autopārvadājumos, ne vēlāk kā trīs gadus pēc tā gada beigām, kad stājušās spēkā tehniskās specifikācijas attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar analogo tahogrāfu un digitālo tahogrāfu, kurš atbilst Regulas (ES) Nr. 165/2014, kas grozīta ar Regulu (ES) 2020/1054, 3. panta 4. punktā minētajām specifikācijām, un ne vēlāk kā četrus gadus pēc tam, kad stājušās spēkā tehniskās specifikācijas attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar viedo tahogrāfu, kurš minēts Regulas (ES) Nr. 165/2014, kas grozīta ar Regulu (ES) 2020/1054, 3. panta 4.a punktā. Šīs ES tiesību aktu izmaiņas diskusiju ceļā ir jāatspoguļo arī *AETR*.

3. PAŠREIZĒJĀ SITUĀCIJA — SARUNU GAITA

3.1. Viedā tahogrāfa ieviešana ar *AETR*

Kopš 2016. gada nav bijis iespējams panākt progresu nolīgumā noteiktās iestāžu sistēmas reformēšanā, jo īpaši saistībā ar 14. panta grozījumu, lai nolīgumam varētu pievienoties arī ES, un tahogrāfa specifikāciju pieņemšanas noteikumu grozījumu 22. pantā. Pret šiem aspektiem līdz šim ir iebildušas nolīguma līgumslēdzējas puses, kuras nav ES dalībvalstis.

Taču visas nolīguma līgumslēdzējas puses, arī dalībvalstis, piekrīt, ka viedā tahogrāfa tehniskās specifikācijas nolīguma tekstā ir jāiekļauj pēc iespējas drīzāk, un tas jādara divu iemeslu dēļ. Pirmkārt, *AETR* līgumslēdzējām pusēm, kuras nav ES dalībvalstis, transportlīdzekļu vadītāju darbības kontrolēšanas jomā būtu jāievēro tikpat augsta līmeņa standarti kā ES, ieviešot vismodernāko tahogrāfa versiju. Šajā saistībā jāatzīmē, ka transportlīdzekļi, kas ES reģistrēti, sākot ar 2019. gada jūniju, ir aprīkoti ar viedo tahogrāfu un ka viedā tahogrāfa 2. versija kravas transportlīdzekļos un autobusus, kuri tiek reģistrēti pirmo reizi un kuru masa pārsniedz 3,5 tonnas, tiks ieviesta ne vēlāk kā 2023. gada augustā Mobilitātes paketes I ietvaros saskaņā ar Regulu (ES) 2020/1054. Otrkārt, līdz brīdim, kad viedā tahogrāfa specifikācijas tiks iekļautas nolīguma tekstā, *AETR* līgumslēdzējas puses, kuras nav ES dalībvalstis, principā varētu arī aizliegt savā teritorijā izmantot transportlīdzekļus, kas reģistrēti ES un aprīkoti ar viedo tahogrāfu.

Tāpēc jau kopš 2018. gada *AETR* ekspertu grupas diskusijās galvenā uzmanība tiek pievērsta viedā tahogrāfa tehnisko specifikāciju iekļaušanai nolīguma tekstā. Tādējādi ir izdevies panākt kopīgu vienošanos par viedā tahogrāfa specifikācijām un veidu, kādā tās būtu iekļaujamās nolīguma tekstā.

Pamatojoties uz šo kopīgo vienošanos, Horvātija 2020. gada 8. aprīlī ES vārdā nosūtīja ANO EEK sekretariātam oficiālu iesniegumu par viedā tahogrāfa tehnisko specifikāciju iekļaušanu nolīguma tekstā. Šajā oficiālajā iesniegumā ir izmantotas tehniskās specifikācijas, kuras Komisija pieņēmusi ar Īstenošanas regulu (ES) 2016/799 un kurās ieviesti daži pielāgojumi, kas nepieciešami *AETR* kontekstā:

- termini “dalībvalstis” un “reģistrācijas kontrolierīce” ir aizstāti attiecīgi ar terminiem “līgumslēdzējas puses” un “kontrolierīce”,

- ir paredzēta iespēja saskaņā ar spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem ierobežot *DSRC* (specializētu maza darbības attāluma sakaru) pārraides jaudu un datu pārraidīšanu ITS saskarnē,
- visas atsauces uz ES tiesību aktiem ir aizstātas ar atsaucēm uz starptautiskajiem tiesību aktiem ar tādu pašu saturu, piemēram, ANO EEK noteikumiem.

Turklāt piecu gadu laikā pēc *AETR* iekļauto viedā tahogrāfa specifikāciju spēkā stāšanās dienas tahogrāfa specifikācijās minētie EN standarti būtu jāaizstāj ar ISO standartiem.

Neviens no iepriekš minētajiem grozījumiem nekādi neietekmēs viedā tahogrāfa un tā sastāvdaļu sadarbību.

3.2. Viedā tahogrāfa specifikāciju piemērošanas diena

Lai gan diskusijās par viedā tahogrāfa specifikāciju saturu ir izdevies panākt ievērojamu progresu, joprojām notiek diskusijas par dienu, kad šīm specifikācijām būtu jāklūst saistošām *AETR* līgumslēdzējām pusēm, kuras nav ES dalībvalstis. Krievijas Federācija pieprasa četrus gadus ilgu pārejas periodu, sākot no nolīguma attiecīgā grozījuma spēkā stāšanās brīža, t. i., tikpat ilgu pārejas periodu kā laiks, kas *AETR* līgumslēdzējām pusēm tika dots iepriekšējo tahogrāfa versiju ieviešanai.

Šāds pārejas periods ievērojami aizkavētu viedā tahogrāfa ieviešanu *AETR* līgumslēdzējās valstīs, kuras nav ES dalībvalstis. Ja SC.1 sanāksmē 2021. gada oktobrī izdosies panākt vienošanos par viedā tahogrāfa tehniskajām specifikācijām un to piemērošanas dienu, tad, ņemot vērā paredzamo laiku, kas ekspertu grupas sekretariātam būs vajadzīgs specifikāciju pieņemšanai nepieciešamās dokumentācijas sagatavošanai, un sešus mēnešus ilgo pieņemšanas procedūru, kas izklāstīta nolīguma 22. pantā, ir gaidāms, ka specifikācijas tiks pieņemtas un iekļautas nolīguma tekstā ne ātrāk kā 2022. gada jūnijā. Ja specifikācijas kļūs saistošas četrus gadus pēc grozījuma spēkā stāšanās dienas, tad *AETR* līgumslēdzējas puses, kuras nav ES dalībvalstis, transportlīdzekļiem, kuri to teritorijā tiek reģistrēti pirmo reizi, viedos tahogrāfus sāktu uzstādīt ne ātrāk kā 2026. gada jūnijā, t. i., aptuveni septiņus gadus vēlāk nekā ES dalībvalstis.

4. SAVIENĪBAS VĀRDĀ IEŅEMAMĀ NOSTĀJA

Viedā tahogrāfa 2. versijas tehnisko specifikāciju iekļaušana nolīguma tekstā palīdzēs *AETR* piemērošanas teritorijā labāk izpildīt noteikumus par transportlīdzekļa vadīšanas laiku un atpūtas laiku, jo tahogrāfā tiks reģistrētas transportlīdzekļa papildu atrašanās vietas. Tā kā visiem ES reģistrētajiem transportlīdzekļiem 2025. gadā būs jābūt aprīkotiem ar viedā tahogrāfa 2. versiju⁷, viedā tahogrāfa 2. versijas specifikāciju iekļaušana nolīguma tekstā palīdzēs arī novērst situāciju, ka ES teritorijā ilgstoši tiktu izmantoti ar divām dažādām viedā tahogrāfa versijām aprīkoti transportlīdzekļi.

Tā kā, sākot no aptuveni 2023. gada vidus, transportlīdzekļiem, kuri ES tiek reģistrēti pirmo reizi, jābūt aprīkotiem ar viedā tahogrāfa 2. versiju, ES varētu piekrist tam, ka *AETR* līgumslēdzējas puses, kuras nav ES dalībvalstis, transportlīdzekļiem, kuri to teritorijā tiek reģistrēti pirmo reizi, viedo tahogrāfu 2. versiju sāktu uzstādīt ne vēlāk kā 2025. gada beigās.

⁷ Sk. Regulas (ES) Nr. 165/2014, kas grozīta ar Regulu (ES) 2020/1054, 3. panta 4. punktu un 4.a punktu.

AETR līgumslēdzējām pusēm, kuras nav ES dalībvalstis, varētu piešķirt papildu divu gadu pārejas periodu viedā tahogrāfa 2. versijas uzstādīšanai visos transportlīdzekļos, kas tiek izmantoti autopārvadājumos ES teritorijā, t. i., tie būtu jāuzstāda ne vēlāk kā 2027. gada beigās.

AETR ekspertu grupas 2020. gada oktobra sanāksmē Komisija iepazīstināja ar viedā tahogrāfa 2. versijas galvenajām funkcijām un ar grozījumiem, kurus paredzēts veikt specifikācijās, kas ANO EEK sekretariātam Savienības vārdā tika iesniegtas 2020. gada 8. aprīlī (viedā tahogrāfa 1. versijas specifikācijas). Pamatojoties uz īstenošanas aktu par viedā tahogrāfa 2. versijas tehniskajām specifikācijām, kuru Komisija pieņems 2021. gadā, ES vēlāk — visticamāk, *AETR* ekspertu grupas 2021. gada oktobra sanāksmē — iesniegs *AETR* ekspertu grupai pārskatītu tehnisko papildinājumu (1.C papildinājumu), kurā būs izklāstītas nolīgumā iekļaujamās viedā tahogrāfa 2. versijas tehniskās specifikācijas.

Turklāt ir jāgroza arī atsevišķi aspekti Lēmumā (ES) 2016/1877 izklāstītajā nostājā, kas jāieņem ES vārdā. Attiecībā uz nolīguma 22. pantu jānorāda, ka Lēmumā (ES) 2016/1877 izklāstītā ES nostāja paredzēja Savienības vārdā izstrādāt šā panta grozījumu priekšlikumu, lai cita starpā noteiktu, ka grozījumi ir jāpieņem, ja par saviem iebildumiem pret šiem grozījumiem ģenerālsekretāru ir informējusi ne vairāk kā puse no līgumslēdzēju pušu kompetentajām iestādēm, savukārt *AETR* patlaban nosaka, ka pret grozījumiem var iebilst viena trešdaļa no līgumslēdzējām pusēm. *AETR* līgumslēdzējas puses, kuras nav ES dalībvalstis, stingri iebilda pret šo ES ierosināto grozījumu. Tāpēc 22. pantā pašlaik paredzētajā procedūrā vairs netiek ierosinātas nekādas izmaiņas.

Turklāt, kas attiecas uz Lēmumā (ES) 2016/1877 izklāstīto nostāju, kura jāieņem ES vārdā, pēc diskusijām *AETR* ekspertu grupā vairs arī nešķiet vajadzīgi svītrot nolīguma 22. *bis* pantu, kuru turpinās piemērot tahogrāfa iepriekšējām versijām.

Nolīguma 14. panta grozījums, kas ļautu nolīgumam pievienoties arī ES un uz ko attiecas Padomes Lēmums (ES) 2016/1877, nekādi netiek skarts, un tāpēc ES turpinās pieprasīt šā grozījuma izdarīšanu.

ES 2020. gada oktobrī *AETR* ekspertu grupai izskaidroja savu provizorisko viedokli par viedo tahogrāfu un tā galvenajām papildu funkcijām. ES iepazīstināja arī ar savu provizorisko viedokli par dienu, kad viedā tahogrāfa 2. versijas specifikācijas būtu iekļaujamās nolīguma tekstā. ES apliecināja, ka ANO EEK sekretariātam tiks iesniegta oficiāla ES nostāja, ņemot vērā diskusijas, kas notiks *AETR* ekspertu grupas sanāksmē 2021. gada februārī.

Pirmo viedā tahogrāfa 2. versijas specifikāciju priekšlikuma projektu varētu iesniegt *AETR* ekspertu grupas sanāksmē 2021. gada februārī.

5. IEROSINĀTO GROZĪJUMU KOPSAVILKUMS

5.1. 10. panta grozījums, kas iekļauj atsauci uz viedā tahogrāfa tehniskajām specifikācijām

Tā kā viedā tahogrāfa 2. versijas tehniskās specifikācijas nolīguma tekstā tiks iekļautas kā jauns pielikuma 1.C papildinājums, 10. pantā būtu jāiekļauj atsauce uz šīm specifikācijām, kuras no dienas, kad stājas spēkā attiecīgais nolīguma grozījums, ir uzskatāmas par atbilstošām nolīguma prasībām.

5.2. 13. panta grozījums, kas nosaka pārejas periodu viedā tahogrāfa ieviešanai

13. pantā ir paredzēts četrus gadus ilgs pārejas periods līdz brīdim, kad tahogrāfa tehniskās specifikācijas kļūst saistošas *AETR* līgumslēdzējām pusēm. Attiecībā uz viedā tahogrāfa 2. versiju jānorāda, ka transportlīdzekļiem, kuri tiek reģistrēti pirmo reizi, vajadzētu būt aprīkoti ar šo viedo tahogrāfu ne vēlāk kā 2025. gada 31. decembrī. Transportlīdzekļi, kuri tiek izmantoti starptautiskajos pārvadājumos, būtu jāaprīko ar viedo tahogrāfu ne vēlāk kā 2027. gada 31. decembrī.

5.3. 14. panta grozījums, kas ļauj reģionālās integrācijas organizācijām pievienoties *AETR*

14. pants nosaka, ka *AETR* var pievienoties tikai ANO EEK dalībvalstis un valstis, kurām atļauts ANO EEK piedalīties padomdevēju statusā. Lai nolīgumam varētu pievienoties arī ES, 14. pants ir jāgroza nolūkā atļaut reģionālās integrācijas organizāciju pievienošanas nolīgumam.

5.4. 22. panta grozījums, kas minētajā pantā izklāstīto procedūru piemēro grozījumu veikšanai viedā tahogrāfa tehniskajās specifikācijās

Nolīguma 22. pantā izklāstīto procedūru būtu jāpiemēro arī viedā tahogrāfa 2. versijai, kuras specifikācijas būs izklāstītas jaunajā 1.C papildinājumā. Nolīguma 22.*bis* pantam būtu jāpaliek nemainīgam, un to turpinās piemērot digitālajam tahogrāfam.

5.5. Viedā tahogrāfa tehnisko specifikāciju iekļaušana *AETR* 1.C papildinājumā

Pilns viedā tahogrāfa 2. versijas tehnisko specifikāciju teksts nolīguma tekstā būtu jāiekļauj kā nolīguma pielikuma 1.C papildinājums. ES sagatavotais 1.C papildinājuma priekšlikums būs pieejams 2021. gadā. Tas tiks izstrādāts, pamatojoties uz specifikācijām, kuras Savienības vārdā tika iesniegtas 2020. gada 8. aprīlī (viedā tahogrāfa 1. versijas specifikācijas), un uz ES sagatavotajām specifikācijām, kuras Komisija pieņems 2021. gadā saskaņā ar Regulu (ES) 2020/1054.

5.6. Apstiprinājuma sertifikāta grozījums, kas ļauj to izmantot arī viedo tahogrāfu un to sastāvdaļu apstiprināšanai

Nolīguma 2. papildinājuma III nodaļā sniegtais apstiprinājuma sertifikāts ir jāgroza, lai tas būtu attiecināms arī uz 1.C papildinājumu un tādējādi arī uz viedo tahogrāfu.

6. JURIDISKAIS PAMATS

6.1. Procesuālais juridiskais pamats

6.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka “*nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu*”.

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras locekle, vai nolīguma puse⁸.

Jēdziens “*lēmumi ar juridiskām sekām*” ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas ietver arī instrumentus, kas nav saistoši saskaņā ar starptautisko tiesību normām, bet “*var būtiski ietekmēt Savienības likumdevēja pieņemtā tiesiskā regulējuma saturu*”⁹.

6.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Autotransporta darba grupa (SC.1) ir ANO EEK izveidota struktūra.

Lēmums, par kuru Autotransporta darba grupa tiek lūgta vienoties pirms grozījumu iesniegšanas Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram nolūkā tos pieņemt saskaņā ar nolīguma 21. pantu, ir lēmums ar juridiskām sekām. No *AETR* 14. panta izriet, ka paredzētais akts būs saistošs saskaņā ar starptautisko tiesību normām.

Paredzētais akts nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

6.2. Materiālais juridiskais pamats

6.2.1. Principi

Lēmuma, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, attiecībā uz kuru Savienības vārdā tiek ieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, ko prasa galvenais jeb dominējošais mērķis vai komponents.

6.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

Paredzētā akta galvenais mērķis un saturs attiecas uz transporta politiku.

Tāpēc ierosinātā lēmuma materiālais juridiskais pamats ir 91. pants.

6.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam vajadzētu būt LESD 91. pantam saistībā ar LESD 218. panta 9. punktu.

7. PAREDZĒTĀ AKTA PUBLICĒŠANA

Ir atbilstoši nolīguma grozījumus pēc to pieņemšanas publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

⁸ Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

⁹ Tiesas 2014. gada 7. oktobra spriedums Vācija/Padome, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61.–64. punkts.

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Eiropas Nolīgums par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*)¹⁰ stājās spēkā 1976. gada 5. janvārī. Pēdējo reizi tas tika grozīts 2010. gada 20. septembrī.
- (2) Saskaņā ar *AETR* 21. pantu jebkura līgumslēdzēja puse var iesniegt nolīguma grozījumu priekšlikumus Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram. Pirms priekšlikumu iesniegšanas Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsekretāram tie tiek apspriesti Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Autotransporta darba grupā (SC.1).
- (3) Ir plānots, ka *AETR* ekspertu grupa savā 25. sesijā, kas paredzēta 2021. gada februārī, un SC.1 savā 116. sesijā, kas paredzēta 2021. gada oktobrī, apspriedīs *AETR* grozījumus, kuru mērķis ir ieviest viedo tahogrāfu.
- (4) *AETR* 22.bis pants paredz, ka grozījumus Padomes Regulā (EEK) Nr. 3821/85¹¹ attiecībā uz digitālo tahogrāfu automātiski pārņem visas *AETR* līgumslēdzējas puses bez jebkādas oficiālas apspriešanās vai balsošanas. Tas, ka *AETR* līgumslēdzējas puses nepiedalās digitālā tahogrāfa tehnisko specifikāciju izstrādāšanā un pieņemšanā, ir bijis nopietns cēlonis dažu minēto līgumslēdzēju pušu neapmierinātībai. Komisijas paziņojumā "Digitālais tahogrāfs. Turpmāko pasākumu ceļvedis"¹² ir atzīts, ka šis mehānisms neļauj līgumslēdzējām pusēm, kuras nav Savienības dalībvalstis, pareizi un saskaņoti ieviest digitālo tahogrāfu. Tāpēc Savienības interesēs ir mainīt lēmumu pieņemšanas procesu attiecībā uz digitālajiem tahogrāfiem un *AETR* ekspertu grupā

¹⁰ OV L 95, 8.4.1978., 1. lpp.

¹¹ Padomes Regula (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.).

¹² COM(2011) 454 galīgā redakcija.

ierosināt viedā tahogrāfa tehnisko specifikāciju iekļaušanai *AETR* tekstā piemērot 22. panta 1., 2. un 3. punktā izklāstīto procedūru. 22.*bis* pantam būtu jāpaliek spēkā, lai varētu veikt iespējamus turpmākus grozījumus attiecībā uz tahogrāfa iepriekšējām versijām.

- (5) *AETR* 10. pantā ir paredzēts, ka tahogrāfu, kura konstrukciju, uzstādīšanu, lietošanu un testēšanu veic saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3821/85, uzskata par atbilstošu *AETR* prasībām. 10. pants būtu jāgroza, lai iekļautu atsauci uz viedā tahogrāfa tehniskajām specifikācijām, kuras no dienas, kad stājas spēkā *AETR* pielikuma 1.C papildinājums, būtu uzskatāmas par atbilstošām *AETR* prasībām.
- (6) Konkrēta diena, kad viedā tahogrāfa tehniskās specifikācijas tiks iekļautas *AETR* tekstā, būtu jānosaka *AETR* 13. pantā par pārejas noteikumiem.
- (7) *AETR* 14. pantā pievienošanās nav atļauta struktūrām, kas nav ANO EEK dalībvalstis vai valstis, kurām atļauts ANO EEK piedalīties padomdevēju statusā. Šā iemesla dēļ, lai Savienība varētu pievienoties *AETR*, 14. pants būtu jāgroza tā, lai tas paredzētu reģionālās integrācijas organizāciju pievienošanu *AETR*.
- (8) Ir vairāki argumenti, kas pamato Savienības pievienošanu *AETR*. Pirmkārt, Savienībai ir ekskluzīva kompetence attiecībā uz transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos, kā apstiprināts lietā 22/70. Otrkārt, šāda pievienošanās nodrošinātu Savienības interešu efektīvu pārstāvību *AETR*. Visbeidzot, to, kāpēc Savienībai vajadzētu būt līgumslēdzējai pusei, pamato *AETR* un ierosinātā lēmumu pieņemšanas procesa īpatnības.
- (9) Viedā tahogrāfa tehniskās specifikācijas, kas iekļaujamās *AETR* tekstā kā tā pielikuma 1.C papildinājums, būtu jāizstrādā, pamatojoties uz specifikācijām, kuras *AETR* ekspertu grupai Savienības vārdā tika iesniegtas 2020. gada 8. aprīlī, un uz specifikācijām, kuras Komisija pieņems 2021. gadā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1054¹³.
- (10) Būtu jāgroza *AETR* pielikuma 2. papildinājuma III nodaļā iekļautais digitālo tahogrāfu apstiprinājuma sertifikāts, lai to varētu izmantot arī viedo tahogrāfu un to sastāvdaļu apstiprināšanai.
- (11) Ir jānosaka nostāja, kas Savienības vārdā jāņem *AETR* ekspertu grupā un Autotransporta darba grupā, lai panāktu noteikumu par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā (tahogrāfi), saskaņošanu visas Eiropas mērogā.
- (12) Savienības nostāja, rīkojoties kopīgi, jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir *AETR* ekspertu grupas un ANO EEK Autotransporta darba grupas dalībnieces,

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Eiropas Nolīguma par transportlīdzekļu apkalpju darbu starptautiskajos autopārvadājumos (*AETR*) ekspertu grupas 25. sesijā un ANO EEK Autotransporta darba grupas 116. sesijā, atbilst ierosinātajiem *AETR* grozījumiem, kas izklāstīti šā lēmuma pielikumā.

Par formālām un sīkām pirmajā daļā minētās nostājas izmaiņām var vienoties, neizdarot grozījumus minētajā nostājā.

2. pants

1. Lēmuma 1. pantā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi, pauž Savienības dalībvalstis, kuras ir *AETR* ekspertu grupas un ANO EEK Autotransporta darba grupas dalībnieces.

2. Dalībvalstis *AETR* ekspertu grupai dara zināmus ierosinātos grozījumus.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē,

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*