

Bruksela, 25 stycznia 2021 r.
(OR. en)

5604/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0013 (NLE)

TRANS 26

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	25 stycznia 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 26 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI RADY w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 26 final.

Załącznik: COM(2021) 26 final

Bruksela, dnia 25.1.2021 r.
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) w związku z planowaną zmianą AETR, w odniesieniu do włączenia do tej umowy specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu.

W następstwie dyskusji na forum grupy ekspertów ds. AETR i wejścia w życie rozporządzenia (UE) 2020/1054¹, które zawiera zmienione przepisy dotyczące tachografów, należy ustalić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w kontekście kolejnych posiedzeń grupy ekspertów ds. AETR i Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) EKG ONZ.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. AETR

Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe („AETR”) ma na celu harmonizację ram prawnych umawiających się stron umowy w zakresie czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku dla kierowców zawodowych, a także odpowiednich wymagań technicznych dotyczących budowy i instalacji tachografu. Umowa AETR weszła w życie w dniu 5 stycznia 1976 r. Była ona następnie zmieniana, ostatnio w dniu 20 września 2010 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami tej umowy.

2.2. Grupa ekspertów ds. AETR i Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego

Grupa ekspertów ds. AETR jest nieformalną grupą techniczną utworzoną przez Komitet ds. Transportu Lądowego EKG ONZ w celu opracowania propozycji zmian w umowie.

Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego (SC.1) jest powołaną przez Komitet ds. Transportu Lądowego grupą, która promuje rozwój i ułatwianie międzynarodowego transportu drogowego poprzez harmonizację i uproszczenie przepisów i wymogów związanych z transportem drogowym.

Formalne przyjęcie wniosku dotyczącego zmiany AETR odbywa się zgodnie z art. 21 umowy, który stanowi, że każda z umawiających się stron może proponować zmiany w umowie. Wniosek musi zostać przedłożony Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Umawiające się strony mają następnie sześć miesięcy na zgłoszenie zastrzeżenia wobec wniosku. Wniosek uznaje się za przyjęty, jeżeli żadna z umawiających się stron nie zgłosi zastrzeżenia do proponowanej zmiany.

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 15.7.2020, s. 1).

W praktyce wszystkie proponowane zmiany AETR są najpierw omawiane i uzgadniane na forum SC.1, zanim zostaną przedłożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych przez jedną z umawiających się stron. Jeżeli wniosek obejmuje zmiany w suplementach 1, 2 lub 3 do załącznika do umowy lub w artykułach wprowadzających w suplemencie 1B do umowy, wymaga on przyjęcia przez grupę SC.1 zwykłą większością obecnych i głosujących umawiających się stron, jak określono w art. 22, art. 22 bis i art. 22 ter umowy.

2.3. Potrzeba przyjęcia decyzji przez Radę

Stanowisko UE ustanowione decyzją Rady (UE) 2016/1877² obejmowało następujące elementy:

- skreślenie art. 22 bis AETR, który przewiduje automatyczne stosowanie specyfikacji tachografu w odniesieniu do AETR, oraz zastąpienie go procedurą określoną w art. 22 umowy. Procedura określona w art. 22 zostałaby nieznacznie zmodyfikowana, aby uniknąć sytuacji, w której zmianom specyfikacji tachografu może się sprzeciwić zaledwie jedna trzecia umawiających się stron;
- zmianę art. 14 umowy mającą na celu umożliwienie przystąpienia UE do umowy;
- zmianę art. 10 umowy mającą na celu umieszczenie odniesienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014³ oraz do załącznika 1C do rozporządzenia (UE) 2016/799⁴ ustanawiającego specyfikacje techniczne inteligentnego tachografu.

Ponadto w dniu 19 listopada 2018 r. Rada przyjęła decyzję (UE) 2018/1926⁵ w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w kwestii wdrożenia systemu Tachonet przez umawiające się strony AETR spoza UE w oparciu o technologię „e-Delivery”.

Konieczne jest ustalenie nowego stanowiska UE w kontekście kolejnych posiedzeń grupy ekspertów ds. AETR i Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego, które odbędą się odpowiednio w lutym 2021 r. i październiku 2021 r. To nowe stanowisko musi uwzględniać dyskusje prowadzone na forum grupy ekspertów ds. AETR od października 2016 r. oraz wejście w życie w dniu 20 sierpnia 2020 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

² Decyzja Rady (UE) 2016/1877 z dnia 17 października 2016 r. dotycząca stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (Dz.U. L 288 z 22.10.2016, s. 49).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

⁴ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).

⁵ Decyzja Rady (UE) 2018/1926 z dnia 19 listopada 2018 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (Dz.U. L 313 z 10.12.2018, s. 13).

(UE) 2020/1054⁶ zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów.

Rozporządzenie (UE) 2020/1054 stanowi, że położenie pojazdu ma być zapisywane automatycznie, w szczególności za każdym razem, gdy pojazd przekracza granicę państwa członkowskiego i kiedy wykonywany jest załadunek lub rozładunek pojazdu. Te nowe wymogi wymagają opracowania nowej wersji inteligentnego tachografu („inteligentny tachograf w wersji 2”), który będzie musiał być instalowany w nowo rejestrowanych pojazdach nie później niż dwa lata po przyjęciu przez Komisję specyfikacji technicznych, a mianowicie nie później niż w sierpniu 2023 r. Co więcej, inteligentny tachograf w wersji 2 będzie musiał być instalowany nie tylko w nowo rejestrowanych pojazdach, ale również we wszystkich pojazdach uczestniczących w transporcie międzynarodowym, nie później niż trzy lata od końca roku wejścia w życie specyfikacji technicznych dla pojazdów wyposażonych w tachograf analogowy i tachograf cyfrowy zgodny ze specyfikacjami, o których mowa w art. 3 ust. 4 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, zmienionego rozporządzeniem (UE) 2020/1054, oraz nie później niż cztery lata od wejścia w życie specyfikacji technicznych dla pojazdów wyposażonych w inteligentny tachograf, o których mowa w art. 3 ust. 4a rozporządzenia (UE) nr 165/2014, zmienionego rozporządzeniem (UE) 2020/1054. Te zmiany w prawie UE powinny znaleźć odzwierciedlenie w dyskusjach prowadzonych w ramach AETR.

3. AKTUALNA SYTUACJA – POSTĘPY W NEGOCJACJACH

3.1. Wdrożenie inteligentnego tachografu w ramach AETR

Od 2016 r. nie udało się poczynić postępów w zakresie reformy ram instytucjonalnych umowy, w szczególności odnośnie do zmiany art. 14 w celu umożliwienia przystąpienia UE do umowy oraz zmiany zasad przyjmowania specyfikacji tachografu w art. 22. Aspekty te spotkały się dotychczas ze sprzeciwem umawiających się stron umowy spoza UE.

Wszystkie umawiające się strony umowy, w tym państwa członkowskie, zgadzają się jednak co do potrzeby jak najszybszego włączenia do umowy specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu z dwóch powodów. Po pierwsze, umawiające się strony AETR spoza UE powinny spełniać te same wysokie standardy UE w zakresie kontroli aktywności kierowców poprzez wdrożenie najbardziej zaawansowanej wersji tachografu. W tym kontekście należy zauważyć, że pojazdy rejestrowane w UE od czerwca 2019 r. są wyposażone w inteligentny tachograf oraz że wersja 2 inteligentnego tachografu zostanie wdrożona w nowo rejestrowanych samochodach ciężarowych i autobusach o masie powyżej 3,5 tony nie później niż w sierpniu 2023 r. zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2020/1054 w ramach pierwszego pakietu na rzecz mobilności. Po drugie, do czasu włączenia do umowy specyfikacji inteligentnego tachografu umawiające się strony AETR spoza UE mogłyby zasadniczo zakazać dostępu do swoich terytoriów pojazdom zarejestrowanych w UE i wyposażonym w inteligentny tachograf.

Od 2018 r. dyskusje na forum grupy ekspertów ds. AETR koncentrowały się zatem na włączeniu specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu do umowy. W związku z tym osiągnięto porozumienie co do specyfikacji inteligentnego tachografu oraz formy, w jakiej powinny one zostać włączone do umowy.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1).

W wyniku tego porozumienia w dniu 8 kwietnia 2020 r. Chorwacja skierowała do sekretariatu EKG ONZ formalny wniosek w imieniu UE o włączenie specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu do umowy. Przedmiotowy formalny wniosek opiera się na specyfikacjach technicznych przyjętych przez Komisję w jej rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2016/799, uwzględniając ograniczoną liczbę dostosowań do kontekstu AETR:

- zastąpienie terminów „państwa członkowskie” i „urządzenie rejestrujące” (*recording equipment*) odpowiednio przez „Umawiające się Strony” i „przyrząd kontrolny” (*control device*);
- możliwość ograniczenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi, mocy przesyłowej DSRC (wydzielonej łączności krótkiego zasięgu) oraz transmisji danych za pośrednictwem interfejsu ITS;
- zastąpienie wszystkich odniesień do prawodawstwa UE odniesieniami do aktów międzynarodowych o takiej samej treści, takich jak regulaminy EKG ONZ.

Ponadto normy EN, o których mowa w specyfikacjach tachografu, powinny zostać zastąpione normami ISO w terminie pięciu lat od daty wejścia w życie specyfikacji inteligentnego tachografu w ramach AETR.

Żadna z powyższych modyfikacji nie będzie miała wpływu na interoperacyjność inteligentnego tachografu i jego elementów składowych.

3.2. Data rozpoczęcia stosowania specyfikacji inteligentnego tachografu

Chociaż poczyniono znaczne postępy w dyskusjach na temat treści specyfikacji inteligentnego tachografu, to nadal toczy się debata na temat daty, od której specyfikacje te powinny stać się obowiązkowe dla umawiających się stron AETR spoza UE. Federacja Rosyjska wnioskuje o czteroletni okres przejściowy, począwszy od wejścia w życie odpowiedniej zmiany umowy, tj. taki sam okres, jaki przewidziano dla stosowania poprzednich wersji tachografu przez umawiające się strony AETR.

Taki okres przejściowy znacznie opóźniłby wdrożenie inteligentnego tachografu przez umawiające się strony AETR spoza UE. Jeżeli na posiedzeniu SC.1 w październiku 2021 r. zostanie osiągnięte porozumienie w kwestii specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu i daty rozpoczęcia ich stosowania, to biorąc pod uwagę przewidywany czas potrzebny sekretariatowi grupy ekspertów na przygotowanie dokumentacji do przyjęcia specyfikacji oraz sześciomiesięczną procedurę przyjmowania określoną w art. 22 umowy, oczekuje się, że specyfikacje nie zostaną przyjęte i włączone do umowy przed czerwcem 2022 r. Jeżeli specyfikacje staną się obowiązkowe cztery lata po wejściu w życie zmiany, umawiające się strony AETR spoza UE zaczną instalować inteligentne tachografy w nowo rejestrowanych pojazdach na ich terytorium nie wcześniej niż w czerwcu 2026 r., tj. około 7 lat po UE.

4. STANOWISKO, JAKIE MA ZOSTAĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

Włączenie do umowy inteligentnego tachografu w wersji 2 przyczyni się do lepszego egzekwowania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i czasu odpoczynku w obszarze AETR dzięki rejestrowaniu w tachografie dodatkowych pozycji pojazdu. Biorąc pod uwagę, że wszystkie pojazdy zarejestrowane w UE będą musiały być wyposażone w inteligentny tachograf w wersji 2 w roku 2025⁷, włączenie do umowy specyfikacji

⁷ Zob. art. 3 ust. 4 i 4a rozporządzenia (UE) nr 165/2014, zmienionego rozporządzeniem (UE) 2020/1054.

inteligentnego tachografu w wersji 2 pozwoli również uniknąć sytuacji, w której pojazdy wyposażone w dwie różne wersje inteligentnego tachografu będą nadal poruszać się przez długi czas na terytorium UE.

Biorąc pod uwagę, że nowo zarejestrowane pojazdy w UE będą musiały być wyposażone w inteligentny tachograf w wersji 2 od około połowy 2023 r., UE może zgodzić się, by inteligentny tachograf w wersji 2 był instalowany w nowo rejestrowanych pojazdach w państwach spoza UE będących umawiającymi się stronami AETR nie później niż z końcem roku 2025. Umawiającym się stronom AETR spoza UE można przyznać dodatkowo dwuletni okres przejściowy na zainstalowanie inteligentnego tachografu w wersji 2 we wszystkich pojazdach uczestniczących w operacjach transportowych na terytorium UE, tj. nie później niż do końca 2027 r.

Na posiedzeniu grupy ekspertów ds. AETR w październiku 2020 r. Komisja przedstawiła główne funkcje inteligentnego tachografu w wersji 2 oraz zmiany, jakie mają zostać wprowadzone w specyfikacjach, które zostały przedłożone sekretariatowi EKG ONZ w imieniu Unii w dniu 8 kwietnia 2020 r. (specyfikacje odpowiadające wersji 1 inteligentnego tachografu). Na podstawie aktu wykonawczego dotyczącego specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu w wersji 2, który ma zostać przyjęty przez Komisję w 2021 r., UE przedstawi AETR na późniejszym etapie – najprawdopodobniej na posiedzeniu grupy ekspertów ds. AETR w październiku 2021 r. – zmieniony suplement techniczny (suplement 1C) wraz ze specyfikacjami technicznymi inteligentnego tachografu w wersji 2, który należy włączyć do umowy.

Ponadto należy zmienić niektóre aspekty stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu UE, określone w decyzji (UE) 2016/1877. Jeżeli chodzi o art. 22 umowy, stanowisko UE określone w decyzji (UE) 2016/1877 przewidywało przedłożenie w imieniu Unii wniosku dotyczącego zmian tego artykułu w celu, między innymi, wprowadzenia postanowień, zgodnie z którymi dana poprawka zostaje przyjęta, jeżeli nie więcej niż połowa właściwych organów administracyjnych umawiających się stron powiadomi Sekretarza Generalnego o swoim sprzeciwie wobec tej poprawki, podczas gdy umowa AETR stanowi obecnie, że jedna trzecia umawiających się stron może sprzeciwić się poprawce. Zmiana zaproponowana przez UE spotkała się ze zdecydowanym sprzeciwem umawiających się stron AETR spoza UE. W związku z tym nie proponuje się już żadnych zmian w odniesieniu do obecnej procedury przewidzianej w art. 22.

Ponadto, w związku ze stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu UE, określonym w decyzji (UE) 2016/1877, po dyskusjach na forum grupy ekspertów ds. AETR nie wydaje się już konieczne skreślenie art. 22 bis umowy, który będzie mieć nadal zastosowanie do poprzednich wersji tachografu.

Zmiana art. 14 umowy w celu umożliwienia przystąpienia UE do AETR, do której odnosiła się decyzja Rady (UE) 2016/1877, pozostaje nienaruszona i w związku z tym UE będzie nadal wnioskować o jej wprowadzenie.

W październiku 2020 r. UE przedstawiła grupie ekspertów ds. AETR swoje wstępne opinie na temat inteligentnego tachografu i głównych dodatkowych funkcji. UE przedstawiła również wstępne opinie na temat dat wdrożenia inteligentnego tachografu w wersji 2 w ramach umowy. UE potwierdziła, że oficjalne stanowisko UE zostanie przedłożone sekretariatowi EKG ONZ w kontekście dyskusji, która odbędzie się na forum grupy ekspertów ds. AETR w lutym 2021 r.

Pierwszy projekt wniosku dotyczącego specyfikacji inteligentnego tachografu w wersji 2 mógłby zostać przedstawiony na posiedzeniu grupy ekspertów ds. AETR w lutym 2021 r.

5. KRÓTKI OPIS PROPONOWANYCH ZMIAN

5.1 Zmiana art. 10 w celu umieszczenia odniesienia do specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu

Biorąc pod uwagę, że specyfikacje techniczne inteligentnego tachografu w wersji 2 zostaną włączone jako nowy suplement 1C do załącznika do umowy, art. 10 powinien odnosić się do tych specyfikacji, które należy uznawać za zgodne z wymogami umowy od dnia wejścia w życie odpowiedniej zmiany umowy.

5.2 Zmiana art. 13 umożliwiająca wprowadzenie okresu przejściowego na wdrożenie inteligentnego tachografu

Art. 13 ustanawia czteroletni okres przejściowy, zanim specyfikacje techniczne tachografu staną się obowiązkowe dla umawiających się stron AETR. Jeśli chodzi o inteligentny tachograf w wersji 2, najpóźniej od dnia 31 grudnia 2025 r. nowo rejestrowane pojazdy powinny być wyposażone w taki inteligentny tachograf. Pojazdy wykorzystywane w transporcie międzynarodowym powinny zostać wyposażone w inteligentny tachograf najpóźniej do dnia 31 grudnia 2027 r.

5.3. Zmiana art. 14 w celu umożliwienia organizacjom integracji regionalnej przystępowania do AETR

Art. 14 ogranicza możliwość przystąpienia do AETR do państw będących członkami EKG ONZ lub państw dopuszczonych do EKG ONZ z głosem doradczym. Aby umożliwić przystąpienie UE, należy zmienić art. 14, tak aby organizacje integracji regionalnej również kwalifikowały się do przystępowania do umowy.

5.4 Zmiana art. 22 w celu zastosowania procedury określonej w tym artykule w odniesieniu do modyfikacji specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu

Procedura określona w art. 22 umowy powinna mieć również zastosowanie do inteligentnego tachografu w wersji 2, która zostanie określona w nowym suplemencie 1C. Art. 22 bis należy pozostawić w umowie w formie niezmienionej i będzie miał on nadal zastosowanie do tachografu cyfrowego.

5.5 Włączenie specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu jako suplementu 1C do AETR

Pełny tekst specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu w wersji 2 należy włączyć do umowy jako suplement 1C do załącznika do umowy. Wniosek UE dotyczący suplementu 1C będzie dostępny w 2021 r. Zostanie on opracowany na podstawie specyfikacji przedłożonych w imieniu Unii w dniu 8 kwietnia 2020 r. (inteligentny tachograf w wersji 1) oraz specyfikacji UE, które mają zostać przyjęte przez Komisję w 2021 r. na podstawie rozporządzenia (UE) 2020/1054.

5.6 Modyfikacja świadectwa homologacji w celu uwzględnienia homologacji dotyczących inteligentnego tachografu i jego elementów składowych

Świadectwo homologacji w rozdziale III w suplemencie 2 musi zostać zmienione w celu objęcia jego zakresem suplementu 1C, tj. inteligentnego tachografu.

6. PODSTAWA PRAWNA

6.1 Proceduralna podstawa prawna

6.1.1 Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano przyjmowanie decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu, czy też stroną danej umowy⁸.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono również instrumenty, które na mocy prawa międzynarodowego nie są wiążące, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁹.

6.1.2 Zastosowanie w niniejszej sprawie

Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego (SC.1) jest organem utworzonym przez EKG ONZ.

Akt, który Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego ma uzgodnić przed przedłożeniem zmian Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych do przyjęcia zgodnie z art. 21 umowy, stanowi akt mający skutki prawne. Planowany akt będzie wiążący na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 14 AETR.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest art. 218 ust. 9 TFUE.

6.2 Materialna podstawa prawna

6.2.1 Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w którego kwestii ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

6.2.2 Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i treść planowanego aktu prawnego odnoszą się do polityki transportowej.

Materialną podstawą prawną wnioskowanej decyzji jest zatem art. 91.

⁸ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁹ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12 Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

6.3 Konkluzja

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 91 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

7. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

Zmiany umowy, po ich przyjęciu, należy opublikować w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)¹⁰ weszła w życie w dniu 5 stycznia 1976 r. Ostatnio zmieniono ją w dniu 20 września 2010 r.
- (2) Zgodnie z art. 21 AETR każda umawiająca się strona może przedłożyć Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych propozycje zmian w umowie. Propozycje te są najpierw omawiane na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego („SC.1”) Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), zanim zostaną przedłożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.
- (3) Przewiduje się, że grupa ekspertów ds. AETR podczas 25. planowanej sesji w lutym 2021 r. oraz grupa SC.1 podczas 116. planowanej sesji w październiku 2021 r. omówią zmiany AETR w celu wprowadzenia inteligentnego tachografu.
- (4) Art. 22 bis AETR stanowi, że zmiany w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3821/85¹¹ dotyczącym tachografu cyfrowego są automatycznie przyjmowane przez wszystkie umawiające się strony AETR, bez formalnych konsultacji czy też głosowania. Brak uczestnictwa umawiających się stron AETR w procesie opracowywania i przyjmowania specyfikacji technicznych tachografu cyfrowego jest jedną z głównych przyczyn niezadowolenia niektórych umawiających się stron. W komunikacie Komisji „Tachograf cyfrowy: mapa drogowa dla dalszych działań”¹² stwierdza się, że taki mechanizm stanowi zagrożenie dla właściwego i zharmonizowanego wdrożenia tachografów cyfrowych przez umawiające się strony spoza Unii. W interesie Unii leży zatem zmiana procesu decyzyjnego w odniesieniu do tachografów cyfrowych, a także zaproponowanie grupie ekspertów ds. AETR zastosowania procedury określonej w art. 22 ust. 1, 2 i 3, w celu włączenia specyfikacji technicznych inteligentnego

¹⁰ Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1.

¹¹ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

¹² COM(2011) 454 final.

tachografu do AETR. Art. 22 bis powinien pozostać w mocy w odniesieniu do ewentualnych przyszłych zmian w poprzednich wersjach tachografu.

- (5) Art. 10 AETR stanowi, że tachograf, który w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli odpowiada rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85, uznaje się za zgodny z wymogami umowy AETR. Należy zmienić art. 10 w celu włączenia odniesienia do specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu, które należy uznawać za zgodne z wymogami AETR od daty wejścia w życie suplementu 1C do załącznika do AETR.
- (6) Dokładną datę wdrożenia inteligentnego tachografu w ramach AETR należy określić w art. 13 AETR dotyczącym przepisów przejściowych.
- (7) Art. 14 AETR nie umożliwia przystąpienia do AETR podmiotom innym niż państwa będące członkami EKG ONZ i państwa dopuszczone do EKG ONZ z głosem doradczym. Z tego powodu, w celu umożliwienia przystąpienia Unii do AETR, należy zaproponować zmianę art. 14, aby umożliwić przystępowanie do tej umowy organizacjom integracji regionalnej.
- (8) Za przystąpieniem Unii do AETR przemawia kilka argumentów. Po pierwsze, Unia ma wyłączne kompetencje w dziedzinie pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy, co zostało potwierdzone w orzeczeniu w sprawie 22/70. Po drugie, przystąpienie do AETR zagwarantowałoby skuteczną reprezentację interesów Unii w ramach AETR. Ponadto specyfika AETR i proponowanego procesu decyzyjnego uzasadniają, dlaczego Unia, a nie państwa członkowskie, powinna stać się umawiającą stroną.
- (9) Specyfikacje techniczne inteligentnego tachografu, które mają zostać włączone do AETR jako suplement 1C do załącznika do tej umowy, należy opracować na podstawie specyfikacji przedłożonych grupie ekspertów ds. AETR w imieniu Unii w dniu 8 kwietnia 2020 r. oraz na podstawie specyfikacji, które mają zostać przyjęte przez Komisję w 2021 r. na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054¹³.
- (10) Świadczenie homologacji dla tachografów cyfrowych, określone w rozdziale III w suplementie 2 do załącznika do AETR, powinno zostać zmodyfikowane, tak aby mogło być używane również na potrzeby homologacji inteligentnych tachografów i ich elementów składowych.
- (11) Należy określić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR oraz Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego w celu osiągnięcia ogólnoeuropejskiej harmonizacji w dziedzinie urzędzeń rejestrujących w transporcie drogowym (tachografów).
- (12) Stanowisko Unii ma być wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami grupy ekspertów ds. AETR oraz Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ, działające wspólnie,

¹³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w trakcie 25. posiedzenia grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w trakcie 116. posiedzenia Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ, powinno być zgodne z proponowanymi zmianami AETR określonymi w załączniku do niniejszej decyzji.

Formalne i drobne zmiany stanowiska, o którym mowa w akapicie pierwszym, mogą zostać uzgodnione bez konieczności wprowadzania do niego zmian.

Artykuł 2

1. Stanowisko, o którym mowa w art. 1, ma być wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami grupy ekspertów ds. AETR oraz Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ, działające wspólnie,

2. Państwa członkowskie przekazują zaproponowane zmiany grupie ekspertów ds. AETR.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*