



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 25 de janeiro de 2021  
(OR. en)

5604/21

---

---

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

---

---

**TRANS 26**

**PROPOSTA**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	25 de janeiro de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2021) 26 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2021) 26 final.

---

Anexo: COM(2021) 26 final



Bruxelas, 25.1.2021  
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DA PROPOSTA**

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE (SC.1), sobre a alteração prevista do AETR para incluir no Acordo especificações técnicas relativas ao tacógrafo inteligente.

Na sequência dos debates no grupo de peritos sobre o AETR e da entrada em vigor do Regulamento (UE) n.º 2020/1054<sup>1</sup>, que inclui regras revistas sobre o tacógrafo, é necessário definir a posição a adotar em nome da União tendo em vista as próximas sessões do grupo de peritos sobre o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE (SC.1).

### **2. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **2.1. O AETR**

O Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) pretende harmonizar o quadro legislativo das partes contratantes no Acordo, no que diz respeito aos tempos de condução e de repouso dos motoristas, assim como os correspondentes requisitos técnicos de construção e instalação do tacógrafo. O AETR entrou em vigor em 5 de janeiro de 1976. Foi subsequentemente alterado, datando a última alteração de 20 de setembro de 2010.

Todos os Estados-Membros são Partes no Acordo.

#### **2.2. O grupo de peritos sobre o AETR e o grupo de trabalho para os transportes rodoviários**

O grupo de peritos sobre o AETR é um grupo técnico informal que foi criado pelo comité dos transportes internos da UNECE com o objetivo de desenvolver propostas de alteração do Acordo.

O grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) é um grupo criado pelo comité dos transportes internos, que promove o desenvolvimento e a facilitação do transporte rodoviário internacional, harmonizando e simplificando as regras e os requisitos em matéria de transporte rodoviário.

A adoção formal de propostas de alteração do AETR processa-se em conformidade com o artigo 21.º do Acordo, nos termos do qual qualquer Parte Contratante pode propor alterações ao Acordo. As propostas devem ser apresentadas ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. As Partes Contratantes dispõem, subsequentemente, de um prazo de seis meses para impugnar a proposta. Considera-se que uma proposta foi adotada se nenhuma Parte Contratante formular objeções à mesma.

---

<sup>1</sup> Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 15.7.2020, p. 1)

Na prática, todas as propostas de alteração do AETR são debatidas e acordadas previamente no seio do SC.1, antes de serem apresentadas ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas por uma das Partes Contratantes. Se a proposta consistir em alterações aos apêndices 1, 2 ou 3 do anexo do Acordo ou aos artigos introdutórios do Apêndice 1B do Acordo, deve ser adotada pelo SC.1 por maioria simples das Partes Contratantes presentes e votantes, tal como estabelecido no artigo 22.º, no artigo 22.º-A no artigo 22.º-B do Acordo.

### **2.3. Proposta de Decisão do Conselho**

A posição da UE estabelecida pela Decisão (UE) 2016/1877 do Conselho<sup>2</sup> incluía os seguintes elementos:

- Supressão do artigo 22.º-A do AETR, que prevê a aplicação automática das especificações do tacógrafo ao AETR, e que deverá ser substituído pelo procedimento previsto no artigo 22.º do Acordo. O procedimento estabelecido no artigo 22.º deve, todavia, ser ligeiramente alterado a fim de evitar que as alterações às especificações do tacógrafo possam ser objeto de oposição por apenas um terço das Partes Contratantes;
- Alteração do artigo 14.º do Acordo, a fim de permitir a adesão da UE ao Acordo;
- Alteração do artigo 10.º do Acordo a fim de incluir uma referência ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>3</sup> e ao anexo 1C do Regulamento (UE) n.º 2016/799<sup>4</sup> que estabelece as especificações técnicas do tacógrafo inteligente.

Além disso, em 19 de novembro de 2018, o Conselho adotou a Decisão (UE) 2018/1926<sup>5</sup> relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, sobre a implementação do TACHOnet pelas Partes Contratantes no AETR não pertencentes à UE, com base na tecnologia «e-Delivery».

É necessário definir uma nova posição da UE tendo em vista as próximas reuniões do Grupo de Peritos sobre o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários em fevereiro de 2021 e outubro de 2021, respetivamente. Esta nova posição deve ter em conta os debates realizados no grupo de peritos sobre o AETR desde outubro de 2016 e a entrada em vigor, em 20 de agosto de 2020, do Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do

---

<sup>2</sup> Decisão (UE) 2016/1877 do Conselho, de 17 de outubro de 2016, sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos para o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho sobre transportes rodoviários, da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (JO L 288 de 22.10.2016, p. 49).

<sup>3</sup> Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

<sup>4</sup> Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, de 18 de março de 2016, que dá execução ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos para construção, ensaio, instalação, funcionamento e reparação de tacógrafos e seus componentes (JO L 139 de 26.5.2016, p. 1).

<sup>5</sup> Decisão (UE) 2018/1926 do Conselho, de 19 de novembro de 2018, sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos do Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (JO L 313 de 10.12.2018, p. 13).

Conselho<sup>6</sup>, que altera o Regulamento (UE) n.º 165/2014 relativo aos tacógrafos.

O Regulamento (UE) 2020/1054 estabelece que a posição do veículo deve ser registada automaticamente, nomeadamente sempre que o veículo atravesse a fronteira de um Estado-Membro ou efetue operações de carga e descarga. Estes novos requisitos implicam o desenvolvimento de uma nova versão do tacógrafo inteligente («versão 2 do tacógrafo inteligente»), que terá de ser instalada nos veículos matriculados pela primeira vez no prazo máximo de dois anos após a adoção das especificações técnicas pela Comissão, ou seja, até agosto de 2023. Além disso, a versão 2 do tacógrafo inteligente terá de ser instalada não só nos veículos matriculados pela primeira vez, mas também em todos os veículos utilizados para o transporte internacional, o mais tardar três anos após o final do ano de entrada em vigor das especificações técnicas aplicáveis aos veículos equipados com tacógrafos analógicos e tacógrafos digitais conformes com as especificações referidas no artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2020/1054, e o mais tardar quatro anos após a entrada em vigor das especificações técnicas aplicáveis aos veículos equipados com um tacógrafo inteligente, tal como referido no artigo 3.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 165/2014, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2020/1054. Esta evolução da legislação da UE deverá refletir-se nos debates no AETR.

### **3. PONTO DA SITUAÇÃO – PROGRESSOS DAS NEGOCIAÇÕES**

#### **3.1. Implementação do tacógrafo inteligente pelo AETR**

Desde 2016, não foi possível avançar na reforma do quadro institucional do Acordo, nomeadamente a alteração do artigo 14.º para permitir a adesão da UE ao Acordo e a alteração das regras de adoção das especificações do tacógrafo previstas no artigo 22.º. Até à data, as Partes Contratantes no Acordo não pertencentes à UE opuseram-se a estes aspetos.

No entanto, todas as Partes Contratantes no Acordo, incluindo os Estados-Membros, concordam com a necessidade de incluir o mais rapidamente possível as especificações técnicas do tacógrafo inteligente no Acordo por duas razões. Em primeiro lugar, as Partes Contratantes no AETR não pertencentes à UE devem cumprir as mesmas normas de alto nível da UE em termos de controlo da atividade dos condutores, através da implementação da versão mais avançada do tacógrafo. Neste contexto, é de notar que os veículos matriculados na UE desde junho de 2019 se encontram equipados com um tacógrafo inteligente e que a versão 2 do tacógrafo inteligente será implementada em camiões e autocarros matriculados pela primeira vez até agosto de 2023, em conformidade com o Regulamento (UE) 2020/1054, no âmbito do Pacote de Mobilidade I. Em segundo lugar, até que as especificações do tacógrafo inteligente sejam incluídas no Acordo, as Partes Contratantes do AETR não pertencentes à UE podem, em princípio, proibir o acesso aos seus territórios de veículos matriculados na UE e equipados com um tacógrafo inteligente.

Desde 2018, os debates no Grupo de Peritos sobre o AETR incidiram, pois, na inclusão das especificações técnicas do tacógrafo inteligente no Acordo, tendo-se chegado a uma posição consensual sobre as especificações do tacógrafo inteligente e a forma como estas devem ser incluídas no Acordo.

---

<sup>6</sup> Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

Na sequência deste consenso, em 8 de abril de 2020, a Croácia enviou ao Secretariado da UNECE, em nome da UE, um pedido formal de inclusão das especificações técnicas do tacógrafo inteligente no Acordo. Este pedido formal fundamenta-se nas especificações técnicas adotadas pela Comissão no seu Regulamento de Execução (UE) 2016/799, sob reserva de um número limitado de adaptações ao contexto do AETR:

- Substituição dos termos «Estados-Membros» e «aparelho de controlo» por «Partes Contratantes» e «dispositivo de comando», respetivamente;
- Possibilidade de limitar, de acordo com a legislação nacional em vigor, a potência de transmissão das DSRC (comunicações dedicadas de curto alcance) e a transmissão de dados através da interface ITS;
- Substituição de todas as referências à legislação da UE por referências internacionais com o mesmo conteúdo, como os regulamentos UNECE.

Além disso, as normas EN referidas nas especificações do tacógrafo devem ser substituídas por normas ISO no prazo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor das especificações do tacógrafo inteligente no AETR.

Nenhuma das alterações acima referidas terá impacto na interoperabilidade do tacógrafo inteligente e dos seus componentes.

### **3.2. Data de aplicação das especificações do tacógrafo inteligente**

Embora se tenham registado progressos substanciais nos debates sobre o conteúdo das especificações do tacógrafo inteligente, estão ainda em curso os debates sobre a data em que a aplicação destas especificações se deverá tornar vinculativa para as Partes Contratantes do AETR não pertencentes à UE. A Federação da Rússia solicita um período transitório de quatro anos a contar da data de entrada em vigor da alteração pertinente do Acordo, ou seja, o mesmo período que para a aplicação das versões anteriores do tacógrafo pelas Partes Contratantes no AETR.

Esse período transitório atrasaria consideravelmente a implementação do tacógrafo inteligente pelas Partes Contratantes no AETR não pertencentes à UE. Se se chegar a acordo sobre as especificações técnicas do tacógrafo inteligente e a sua data de aplicação na reunião do SC.1 de outubro de 2021, tendo em conta o tempo previsto necessário para o secretariado do grupo de peritos preparar o dossiê para a adoção das especificações e o procedimento de adoção de seis meses previsto no artigo 22.º do Acordo, não se prevê que as especificações sejam adotadas e incluídas no Acordo antes de junho de 2022. Se as especificações se tornarem vinculativas quatro anos após a data de entrada em vigor da alteração, as Partes Contratantes no AETR não pertencentes à UE não poderão começar a instalar tacógrafos inteligentes nos veículos matriculados pela primeira vez no seu território antes de junho de 2026, ou seja, cerca de 7 anos após a UE.

## **4. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO**

A inclusão da versão 2 do tacógrafo inteligente no Acordo irá contribuir para uma melhor aplicação das regras relativas aos tempos de condução e de repouso, no domínio do AETR, graças ao registo no tacógrafo das posições adicionais do veículo. Considerando que todos os veículos matriculados na UE terão de estar equipados com a versão 2 do tacógrafo inteligente até 2025<sup>7</sup>, a inclusão das especificações da versão 2 do tacógrafo inteligente no Acordo

---

<sup>7</sup> Cf. artigo 3.º, n.º 4, e n.º 4, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 165/2014, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2020/1054.

evitará também que os veículos equipados com duas versões diferentes do tacógrafo inteligente possam continuar a circular por muito tempo no território da UE.

Considerando que os veículos matriculados pela primeira vez na UE terão de ser equipados com a versão 2 do tacógrafo inteligente a partir de meados de 2023, a UE estaria disposta a aceitar que a versão 2 do tacógrafo inteligente fosse instalada em veículos matriculados pela primeira vez no AETR nas Partes Contratantes não pertencentes à UE, o mais tardar até ao final de 2025. Poderá ser concedido às Partes Contratantes no AETR não pertencentes à UE um período transitório adicional de dois anos para instalar a versão 2 do tacógrafo inteligente em todos os veículos envolvidos em operações de transporte no território da UE, ou seja, o mais tardar até ao final de 2027.

Na reunião do grupo de peritos sobre o AETR, em outubro de 2020, a Comissão apresentou as principais funcionalidades da versão 2 do tacógrafo inteligente e as alterações que se espera venham a ser introduzidas nas especificações que foram apresentadas ao Secretariado da UNECE em nome da União em 8 de abril de 2020 (as especificações correspondentes à versão 1 do tacógrafo inteligente). Com base no ato de execução relativo às especificações técnicas da versão 2 do tacógrafo inteligente, a adotar pela Comissão em 2021, a UE apresentará posteriormente ao AETR - muito provavelmente na reunião do grupo de peritos sobre o AETR de outubro de 2021 - um anexo técnico revisto (apêndice 1C) com as especificações técnicas da versão 2 do tacógrafo inteligente a incluir no Acordo.

Além disso, alguns aspetos da posição a adotar em nome da UE, estabelecida na Decisão 2016/1877/UE, devem ser alterados. No que diz respeito ao artigo 22.º do Acordo, a posição da UE estabelecida na Decisão 2016/1877/UE prevê uma proposta, em nome da União, de alterações a esse artigo no sentido de, designadamente, as alterações serem aceites se não mais de metade das autoridades competentes das Partes Contratantes notificarem o Secretário-Geral de que têm objeções à alteração, considerando que o AETR estabelece atualmente que um terço das Partes Contratantes pode opor-se a uma alteração. A alteração sugerida pela UE foi fortemente impugnada pelas Partes Contratantes no AETR não pertencentes à UE. Por conseguinte, a proposta de alteração ao atual procedimento do artigo 22.º foi retirada.

Por outro lado, e também em relação com a posição a adotar em nome da UE estabelecida na Decisão (UE) 2016/1877/UE, na sequência dos debates no Grupo de Peritos sobre o AETR, a supressão do artigo 22.º-A do Acordo, que continuará a aplicar-se às versões anteriores do tacógrafo, já não parece ser necessária.

A alteração do artigo 14.º do Acordo para permitir a adesão da UE ao AETR, que foi objeto da Decisão (UE) 2016/1877 do Conselho, não é afetada, pelo que a UE continuará a solicitar essa alteração.

A UE explicou ao Grupo de Peritos sobre o AETR, em outubro de 2020, as suas observações preliminares sobre o tacógrafo inteligente e as respetivas principais funcionalidades adicionais. A UE apresentou também as suas observações preliminares sobre as datas de implementação da versão 2 do tacógrafo inteligente no Acordo. A UE confirmou que seria apresentada ao Secretariado da UNECE uma posição formal da UE tendo em vista o debate a realizar no Grupo de Peritos sobre o AETR em fevereiro de 2021.

Um primeiro projeto de proposta de especificações da versão 2 do tacógrafo inteligente poderia ser apresentado na reunião do grupo de peritos sobre o AETR, em fevereiro de 2021.

## **5. RESUMO DAS ALTERAÇÕES PROPOSTAS**

### **5.1 Alteração do artigo 10.º a fim de incluir uma referência às especificações técnicas do tacógrafo inteligente**

Dado que as especificações técnicas da versão 2 do tacógrafo inteligente serão incluídas como um novo apêndice 1C do anexo do Acordo, o artigo 10.º deve referir-se a essas especificações, que devem ser consideradas conformes com os requisitos do Acordo a partir da data de entrada em vigor da alteração pertinente do Acordo.

### **5.2 Alteração do artigo 13.º, que permite um período transitório para a implementação do tacógrafo inteligente**

O artigo 13.º estabelece um período transitório de quatro anos antes de as especificações técnicas do tacógrafo se tornarem obrigatórias para as Partes Contratantes no AETR. Relativamente à versão 2 do tacógrafo inteligente, os veículos matriculados pela primeira vez deverão estar equipados com o tacógrafo inteligente até 31 de dezembro de 2025. Os veículos utilizados no transporte internacional deverão estar equipados com um tacógrafo inteligente até 31 de dezembro de 2027.

### **5.3 Alteração do artigo 14.º com vista a permitir a adesão ao AETR de organizações de integração regional**

O artigo 14.º restringe a possibilidade de aderir ao AETR aos Estados que são membros da UNECE ou aos Estados admitidos na UNECE na qualidade consultores. A fim de permitir a adesão da UE, o artigo 14.º deve ser alterado de molde a que as organizações de integração regional sejam igualmente elegíveis para adesão ao Acordo.

### **5.4 Alteração do artigo 22.º com vista à aplicação do procedimento previsto nesse artigo para as alterações das especificações técnicas relativas ao tacógrafo inteligente**

O procedimento previsto no artigo 22.º do Acordo deve aplicar-se igualmente à versão 2 do tacógrafo inteligente, que será definida no novo apêndice 1C. O artigo 22.º-A deve permanecer inalterado no Acordo, continuando a ser aplicável ao tacógrafo digital.

### **5.5 Inclusão das especificações técnicas relativas ao tacógrafo inteligente como apêndice 1C do AETR**

O texto integral das especificações técnicas da versão 2 do tacógrafo inteligente deve ser incluído no Acordo como apêndice 1C do anexo do Acordo. A proposta da UE relativa ao apêndice 1C deverá estar disponível em 2021. Será elaborada com base nas especificações apresentadas em nome da União em 8 de abril de 2020 (a versão 1 do tacógrafo inteligente) e nas especificações da UE a adotar pela Comissão em 2021 com base no Regulamento (UE) 2020/1054.

### **5.6 Alteração do certificado de homologação a fim de incluir as homologações do tacógrafo inteligente e dos respetivos componentes**

O certificado de homologação constante do capítulo III do apêndice 2 deve ser alterado de molde a incluir o apêndice 1C, logo o tacógrafo inteligente, no âmbito do certificado.



## **6. BASE JURÍDICA**

### **6.1 Base jurídica processual**

#### *6.1.1 Princípios*

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definam «*as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do Acordo*».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro do organismo ou Parte no Acordo<sup>8</sup>.

A noção de «*atos que produzam efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»<sup>9</sup>.

#### *6.1.2 Aplicação ao caso em apreço*

O grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) é um organismo criado pela UNECE.

O ato que o grupo de trabalho para os transportes rodoviários é chamado a aprovar antes de as alterações serem apresentadas ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas para adoção, em conformidade com o artigo 21.º do Acordo, é um ato que produz efeitos jurídicos. O ato previsto será vinculativo por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 14.º do AETR.

O ato previsto não completa nem altera o quadro institucional do Acordo.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

### **6.2 Base jurídica material**

#### *6.2.1 Princípios*

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

#### *6.2.2 Aplicação ao caso em apreço*

O objetivo e o conteúdo principais do ato previsto estão relacionados com a política de transporte.

---

<sup>8</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

<sup>9</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 91.º.

### **6.3 Conclusão**

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

### **7. PUBLICAÇÃO DO ATO PREVISTO**

As alterações do Acordo devem ser publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* após a sua adoção.

Proposta de

## DECISÃO DO CONSELHO

**sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais («AETR»)<sup>10</sup> entrou em vigor em 5 de janeiro de 1976, tendo sido alterado pela última vez em 20 de setembro de 2010.
- (2) Nos termos do artigo 21.º do AETR, qualquer Parte Contratante pode apresentar propostas de alteração ao Acordo ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. Antes de serem apresentadas ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas, as propostas são debatidas pela primeira vez no grupo de trabalho para os transportes rodoviários («SC.1») da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).
- (3) Prevê-se que o grupo de peritos sobre o AETR, na sua 25.ª sessão, agendada para fevereiro de 2021, e o SC.1, na sua 116.ª sessão, que deverá decorrer em outubro de 2021, debatam as alterações ao AETR com vista à adoção do tacógrafo inteligente.
- (4) O artigo 22.º-A do AETR prevê que as alterações ao Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho<sup>11</sup> relativas ao tacógrafo digital sejam automaticamente adotadas por todas as Partes Contratantes no AETR, sem qualquer consulta formal ou votação. A não participação das Partes Contratantes no AETR, no que respeita ao processo de elaboração e adoção de especificações técnicas relativas ao tacógrafo digital, constituiu um fator importante de desagrado entre algumas dessas Partes Contratantes. Na sua comunicação intitulada «Tacógrafo digital: roteiro das futuras atividades»<sup>12</sup> a Comissão reconhece que este mecanismo compromete a introdução correta e harmonizada do tacógrafo digital nas Partes Contratantes não pertencentes à UE. Por conseguinte, é do interesse da União que o processo decisório relativo aos tacógrafos digitais seja alterado e que o grupo de peritos do AETR proponha a aplicação do procedimento previsto no artigo 22.º, n.ºs 1, 2 e 3, para a inclusão das especificações

---

<sup>10</sup> JO L 95 de 8.4.1978, p. 1.

<sup>11</sup> Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

<sup>12</sup> COM (2011) 454 final.

técnicas do tacógrafo inteligente no AETR. O artigo 22.º-A deve permanecer em vigor para eventuais alterações futuras das versões anteriores do tacógrafo.

- (5) O artigo 10.º do AETR prevê que um tacógrafo cuja construção, instalação, utilização e ensaios sejam efetuados nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 seja considerado conforme aos requisitos do AETR. O artigo 10.º deve ser alterado a fim de incluir uma referência às especificações técnicas do tacógrafo inteligente, que devem ser consideradas conformes com os requisitos do AETR a partir da data de entrada em vigor do apêndice 1C do anexo do AETR.
- (6) A data exata para a aplicação do tacógrafo inteligente no AETR deve ser estabelecida no artigo 13.º do AETR relativo às disposições transitórias.
- (7) O artigo 14.º do AETR impede a adesão de organismos que não sejam Estados membros da UNECE e de Estados admitidos na UNECE na qualidade de consultores. Por esse motivo, para permitir a adesão da União ao AETR, há que propor uma alteração do artigo 14.º que preveja a adesão das organizações de integração regional ao AETR.
- (8) São vários os argumentos em prol da adesão da União ao AETR. Em primeiro lugar, a União tem competência exclusiva no domínio do trabalho das tripulações de veículos que efetuam transporte rodoviário internacional, tal como confirmado no Processo 22/70. Em segundo lugar, essa adesão garantiria a efetiva defesa dos interesses da União no âmbito do AETR. Por último, as especificidades do AETR e do processo decisório proposto justificam as razões pelas quais a União deverá ser Parte Contratante.
- (9) As especificações técnicas do tacógrafo inteligente a incluir no AETR como apêndice 1C do seu anexo devem ser desenvolvidas com base nas especificações apresentadas ao grupo de peritos sobre o AETR em nome da União em 8 de abril de 2020 e com base nas especificações a adotar pela Comissão em 2021 ao abrigo do Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup>.
- (10) O certificado de homologação para tacógrafos digitais previsto no apêndice 2, capítulo III, do anexo ao AETR deverá ser alterado de modo a poder ser igualmente utilizado para a homologação de tacógrafos inteligentes e respetivos componentes.
- (11) Convém definir a posição a adotar, em nome da União, no grupo de peritos sobre o AETR e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários, a fim de lograr uma harmonização pan-europeia no domínio do aparelho de controlo para os transportes rodoviários (tacógrafos).
- (12) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do grupo de peritos sobre o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários, agindo conjuntamente,

---

<sup>13</sup> Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição a adotar em nome da União na 25.<sup>a</sup> sessão do grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e na 116.<sup>a</sup> sessão do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE deve ser favorável às alterações propostas ao AETR, tal como estabelecido no anexo à presente decisão.

Podem ser acordadas alterações menores ou de caráter formal à posição referida no n.º 1, sem que seja necessário modificá-la.

*Artigo 2.º*

1. A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do grupo de peritos sobre o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, agindo conjuntamente,

2. Os Estados-Membros devem comunicar as propostas de alteração ao grupo de peritos sobre o AETR.

*Artigo 3.º*

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*