



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 2020/1054¹, 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.

¹ 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 Conselho² 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 Conselho³ e ao anexo 1C do Regulamento (UE) n.º 2016/799⁴ que estabelece as especificações técnicas do tacógrafo inteligente.

Além disso, em 19 de novembro de 2018, o Conselho adotou a Decisão (UE) 2018/1926⁵ 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

² 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).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

Conselho⁶, 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.

⁶ 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 2025⁷, a inclusão das especificações da versão 2 do tacógrafo inteligente no Acordo

⁷ 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 Acordo⁸.

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*»⁹.

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.

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

⁹ 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»)¹⁰ 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 Conselho¹¹ 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»¹² 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

¹⁰ JO L 95 de 8.4.1978, p. 1.

¹¹ 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).

¹² 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 Conselho¹³.
- (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,

¹³ 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.^a 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.^a 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*