



Rada
Európskej únie

V Bruseli 25. januára 2021
(OR. en)

5604/21

**Medziinštitucionálny spis:
2021/0013(NLE)**

TRANS 26

NÁVRH

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	25. januára 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.:	COM(2021) 26 final
Predmet:	Návrh ROZHODNUTIA RADY o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie prijať v skupine expertov pre Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) a v pracovnej skupine Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre cestnú dopravu

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2021) 26 final.

Príloha: COM(2021) 26 final



V Bruseli 25. 1. 2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie prijať v skupine expertov pre Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) a v pracovnej skupine Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre cestnú dopravu

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. PREDMET NÁVRHU

Tento návrh sa týka rozhodnutia ktorým sa stanovuje pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie v skupine expertov Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK OSN) pre Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) a v pracovnej skupine Európskej hospodárskej komisie OSN pre cestnú dopravu (SC.1) v súvislosti s plánovanou zmenou AETR na účely zahrnutia technických špecifikácií inteligentného tachografu do dohody.

V nadväznosti na diskusie v skupine expertov pre AETR a na nadobudnutie účinnosti nariadenia (EÚ) 2020/1054¹, ktoré zahŕňa revidované pravidlá vzťahujúce sa na tachograf, je potrebné určiť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie na nasledujúcom zasadnutí skupiny expertov pre AETR a pracovnej skupiny EHK OSN pre cestnú dopravu (SC.1).

2. KONTEXT NÁVRHU

2.1. AETR

Cieľom Európskej dohody o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) je harmonizovať legislatívny rámec zmluvných strán dohody, pokiaľ ide o čas jazdy a odpočinku vodičov z povolania, ako aj súvisiace technické požiadavky na konštrukciu a inštaláciu tachografu. AETR nadobudla platnosť 5. januára 1976. Následne sa menila, naposledy 20. septembra 2010.

Všetky členské štáty sú zmluvnými stranami dohody.

2.2. Skupina expertov pre AETR a pracovná skupina pre cestnú dopravu

Skupina expertov pre AETR je technická a neformálna skupina, ktorú zriadil Výbor EHK OSN pre vnútrozemskú dopravu s cieľom vypracúvať návrhy na zmenu dohody.

Pracovná skupina pre cestnú dopravu (SC.1) je skupina, ktorú zriadil Výbor pre vnútrozemskú dopravu a ktorá sa venuje harmonizovaniu a zjednodušovaniu pravidiel a požiadaviek vzťahujúcich sa na cestnú dopravu v snahe podporovať vývoj a uľahčovanie medzinárodnej cestnej dopravy.

Formálne prijatie návrhov na zmenu AETR prebieha v súlade s článkom 21 dohody, podľa ktorého môže akákoľvek zmluvná strana navrhnúť zmeny dohody. Návrhy sa musia predložiť generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov. Potom majú zmluvné strany šesť mesiacov na vznesenie námietky proti návrhu. Ak žiadna strana proti zmenám nenamieta, návrh sa považuje za prijatý.

V praxi sú všetky návrhy na zmenu AETR najprv predmetom diskusií na pôde SC.1, ktorý ich aj prijme, a následne ich jedna zo zmluvných strán predloží generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov. Keď sa návrh týka zmien v dodatkoch 1, 2 alebo 3 k prílohe k dohode alebo zmien v úvodných článkoch dodatku 1B k dohode, návrh musí prijať SC.1

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 15.7.2020, s. 1).

jednoduchou väčšinou prítomných a hlasujúcich zmluvných strán, ako sa stanovuje v článku 22, článku 22bis a článku 22ter dohody.

2.3. Potreba rozhodnutia Rady

Pozícia EÚ stanovená rozhodnutím Rady (EÚ) 2016/1877² zahŕňala tieto prvky:

- vypustenie článku 22bis AETR, v ktorom sa stanovuje automatické uplatňovanie špecifikácií tachografu na AETR a jeho nahradenie postupom stanoveným v článku 22 dohody. Postup stanovený v článku 22 by sa mierne zmenil s cieľom predísť tomu, aby voči zmenám špecifikácií tachografu mohla namietať len jedna tretina zmluvných strán,
- zmenu článku 14 dohody s cieľom umožniť EÚ prístup k dohode,
- zmenu článku 10 dohody s cieľom zahrnúť doň odkaz na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014³ a zmenu prílohy 1C k nariadeniu (EÚ) 2016/799⁴, ktorým sa stanovujú technické špecifikácie inteligentného tachografu.

Okrem toho Rada 19. novembra 2018 prijala rozhodnutie (EÚ) 2018/1926⁵ o pozícii, ktorá sa mala v mene Európskej únie zaujať vzhľadom na zavedenie systému TACHOnet v tretích krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, na základe technológie „e-Delivery“.

Vzhľadom na budúce zasadnutie skupiny expertov pre AETR vo februári 2021 a pracovnej skupiny pre cestnú dopravu v októbri 2021 je nutné stanoviť novú pozíciu EÚ. V nej je potrebné zohľadniť diskusie v skupine expertov pre AETR prebiehajúce od októbra 2016 i skutočnosť, že 20. augusta 2020 nadobudlo účinnosť nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054⁶, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 165/2014 o tachografe.

V nariadení (EÚ) 2020/1054 sa stanovuje, že poloha vozidla sa musí zaznamenávať automaticky, predovšetkým zakaždým, keď prekročí hranice členského štátu a pri každom výkone činností nakládky alebo vykládky vozidlom. Tieto nové požiadavky si vyžadujú vývoj novej verzie inteligentného tachografu („verzia 2 inteligentného tachografu“), ktorá sa bude musieť inštalovať do všetkých novoevidovaných vozidiel najneskôr dva roky po tom, ako Komisia prijme technické špecifikácie, teda najneskôr do augusta 2023. Navyše sa verzia 2 inteligentného tachografu nebude musieť inštalovať len do novoevidovaných vozidiel, ale aj do všetkých vozidiel v medzinárodnej doprave, a to najneskôr tri roky od konca roka

² Rozhodnutie Rady (EÚ) 2016/1877 zo 17. októbra 2016 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie prijať v skupine expertov pre Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR), a v pracovnej skupine pre cestnú dopravu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (Ú. v. EÚ L 288, 22.10.2016, s. 49).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014 zo 4. februára 2014 o tachografoch v cestnej doprave, ktorým sa ruší nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave a mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁴ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/799 z 18. marca 2016, ktorým sa vykonáva nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 165/2014, ktorým sa ustanovujú požiadavky na konštrukciu, skúšanie, montáž, prevádzku a opravu tachografov a ich komponentov (Ú. v. EÚ L 139, 26.5.2016, s. 1).

⁵ Rozhodnutie Rady (EÚ) 2018/1926 z 19. novembra 2018 o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie zaujať v skupine expertov Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (Ú. v. EÚ L 313, 10.12.2018, s. 13).

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1).

nadobudnutia účinnosti technických špecifikácií pre vozidlá vybavené analógovým tachografom a digitálnym tachografom vyhovujúcim špecifikáciám uvedeným v článku 3 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 zmenených nariadením (EÚ) 2020/1054, a najneskôr štyri roky od nadobudnutia účinnosti technických špecifikácií vzťahujúcich sa na vozidlá vybavené inteligentným tachografom, ako sa uvádza v článku 3 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 165/2014 zmeneného nariadením (EÚ) 2020/1054. Tento vývoj práva EÚ sa musí premietnuť do diskusií na pôde AETR.

3. AKTUÁLNY STAV – POKROK V ROKOVANIACH

3.1. Zavádzanie inteligentného tachografu na základe AETR

Od roku 2016 nebolo možné pokročiť v reformovaní inštitucionálneho rámca dohody, predovšetkým pri snahe o zmenu článku 14 s cieľom umožniť EÚ pristúpiť k dohode a o zmenu pravidiel prijímania špecifikácií tachografu v článku 22. Voči týmto aspektom doteraz namietajú tretie krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami dohody.

Všetky zmluvné strany dohody vrátane členských štátov sa však zhodujú na potrebe čo najskôr zahrnúť technické špecifikácie inteligentného tachografu do dohody z dvoch konkrétnych dôvodov. Po prvé, tretie krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, by mali spĺňať tie isté prísne normy EÚ, pokiaľ ide o kontrolu činností vodičov, pričom by na tento účel mali zaviesť najpokročilejšiu verziu tachografu. V tejto súvislosti treba poznamenať, že vozidlá evidované v EÚ od júna 2019 sú vybavené inteligentným tachografom a že jeho verzia 2 sa začne inštalovať do novoevidovaných nákladných vozidiel a autobusov s hmotnosťou nad 3,5 tony najneskôr do augusta 2023 v súlade s nariadením (EÚ) 2020/1054 ako súčasť balíka opatrení v oblasti mobility I. Po druhé, kým sa špecifikácie inteligentného tachografu nezahrnú do dohody, tretie krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, by v zásade mohli zakázať prístup na svoje územia vozidlám evidovaným v EÚ a vybaveným inteligentným tachografom.

Od roku 2018 preto skupina expertov pre AETR zameriava diskusie na zahrnutie technických špecifikácií inteligentného tachografu do dohody. Dospelo sa teda k spoločnému porozumeniu vzhľadom na špecifikácie inteligentného tachografu a podobu, v akej by sa mali začleniť do dohody.

Výsledkom tohto spoločného porozumenia bolo, že Chorvátsko 8. apríla 2020 v mene EÚ sekretariátu EHK OSN adresovalo formálnu žiadosť o začlenenie technických špecifikácií inteligentného tachografu do dohody. Toto formálne predloženie žiadosti je založené na technických špecifikáciách, ktoré prijala Komisia vo svojom vykonávacom nariadení (EÚ) 2016/799 s výhradou obmedzeného počtu prispôbení na kontext AETR:

- nahradenie pojmu „členský štát“ pojmom „zmluvná strana“ a pojmu „záznamové zariadenie“ pojmom „kontrolné zariadenie“,
- možnosť podľa platných vnútroštátnych zákonov obmedziť výkon prenosu DSRC (vyhradenú komunikáciu s krátkym dosahom) a dát vysielaných prostredníctvom rozhrania ITS,
- nahradenie všetkých odkazov na právne predpisy EÚ odkazmi na medzinárodné predpisy s tým istým obsahom, napríklad na predpisy EHK OSN.

Navyše by sa normy EN uvedené v špecifikáciách tachografu mali nahradiť normami ISO do piatich rokov od dátumu nadobudnutia platnosti špecifikácií inteligentného tachografu v AETR.

Žiadna z vymenovaných modifikácií nebude mať vplyv na interoperabilitu inteligentného tachografu a jeho komponentov.

3.2. Dátum začatia uplatňovania špecifikácií inteligentného tachografu

Zatiaľ čo v diskusiách o podstate špecifikácií inteligentného tachografu sa dosiahol citeľný pokrok, diskusie o tom, odkedy by tieto špecifikácie mali byť povinné pre tretie krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, ešte prebiehajú. Ruská federácia žiada štvorročné prechodné obdobie od dátumu nadobudnutia platnosti príslušnej zmeny dohody, t. j. to isté obdobie ako pri uplatňovaní predchádzajúci verzií tachografu v zmluvných stranách AETR.

Takéto prechodné obdobie by spôsobilo značný odklad zavedenia inteligentného tachografu v tretích krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami AETR. Ak sa SC. 1 na zasadnutí októbri 2021 podarí dohodnúť na technických špecifikáciách inteligentného tachografu a na dátume ich uplatňovania, vzhľadom na očakávaný čas, ktorý sekretariát skupiny expertov potrebuje na prípravu spisu o prijatí špecifikácií, a na šesťmesačný postup prijímania stanovený v článku 22 dohody sa vychádza z predpokladu, že špecifikácie sa neprijmú a nezahrnú do dohody pred júnom 2022. Ak špecifikácie začnú povinne platiť štyri roky od nadobudnutia platnosti zmeny, tretie krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, by začali inteligentný tachograf do novoevidovaných vozidiel na svojom území inštalovať až od júna 2026, teda takmer o 7 rokov neskôr než EÚ.

4. POZÍCIA, KTORÁ SA MÁ ZAUJAŤ V MENE ÚNIE

Zahrnutie verzie 2 inteligentného tachografu do dohody prispeje k lepšiemu presadzovaniu predpisov o časoch jazdy a odpočinku v oblasti platnosti AETR, keďže predmetný tachograf zaznamenáva dodatočné polohy vozidla. Vzhľadom na skutočnosť, že všetky vozidlá evidované v EÚ budú musieť byť vybavené verziou 2 inteligentného tachografu v roku 2025⁷, zahrnutie špecifikácií verzie 2 inteligentného tachografu do dohody takisto pomôže zabrániť situácii, keď by na území EÚ dlhší čas jazdili vozidlá vybavené dvoma rôznymi verziami inteligentného tachografu.

Vzhľadom na skutočnosť, že novoevidované vozidlá v EÚ budú musieť byť vybavené verziou 2 inteligentného tachografu približne od polovice roka 2023, EÚ by mohla súhlasiť s tým, aby sa verzia 2 inteligentného tachografu inštalovala do novoevidovaných vozidiel v tretích krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami AETR najneskôr do konca roka 2025. Tretím krajinám, ktoré sú zmluvnými stranami AETR, by sa mohlo povoliť dodatočné dvojročné prechodné obdobie na inštalovanie verzie 2 inteligentného tachografu do všetkých vozidiel využívaných na prepravné operácie na území EÚ, t. j. najneskôr koncom roka 2027.

Komisia na zasadnutí skupiny expertov pre AETR v októbri 2020 predstavila hlavné funkcie verzie 2 inteligentného tachografu, ako aj očakávané zmeny špecifikácií, ktoré boli predložené sekretariátu EHK OSN v mene Únie 8. apríla 2020 (špecifikácie zodpovedajúce verzii 1 inteligentného tachografu). EÚ na základe vykonávacieho aktu o technických špecifikáciách verzie 2 inteligentného tachografu, ktorý má Komisia prijať v roku 2021, v neskoršej fáze (najpravdepodobnejšie na zasadnutí skupiny expertov pre AETR v októbri 2021) zmluvným stranám AETR predstaví revidovaný technický dodatok (dodatok 1C) s technickými špecifikáciami verzie 2 inteligentného tachografu, ktoré sa majú zahrnúť do dohody.

⁷ Pozri článok 3 ods. 4 a ods. 4 písm. a) nariadenia (EÚ) č. 165/2014, zmeneného nariadením (EÚ) 2020/1054.

Okrem toho treba pozmeniť niektoré aspekty pozície, ktorá sa má zaujať v mene EÚ, stanovené v rozhodnutí (EÚ) 2016/1877. Pokiaľ ide o článok 22 dohody, pozícia EÚ stanovená v rozhodnutí (EÚ) 2016/1877 obsahovala v mene Únie návrh zmien predmetného článku v tom zmysle, aby sa v ňom okrem iného stanovilo, že zmeny sa majú prijať, ak viac ako polovica príslušných orgánov zmluvných strán neoznámí generálnemu tajomníkovi svoje námietky proti zmene, pričom v súčasnom znení dohody o AETR sa stanovuje, že postačuje, ak proti zmene namieta tretina zmluvných strán. Voči zmene, ktorú EÚ navrhovala, ostro namietali tretie krajiny, ktoré sú zmluvnými stranami AETR. Preto sa už nenavrhuje žiadna zmena v aktuálnom postupe uvedenom v článku 22.

Okrem toho a takisto v spojení s pozíciou, ktorá sa má zaujať v mene EÚ, stanovenou v rozhodnutí (EÚ) 2016/1877, po diskusiách v skupine expertov pre AETR sa už nepovažuje za potrebné vypustiť z dohody článok 22bis, ktorý sa bude naďalej uplatňovať na predchádzajúce verzie tachografu.

Zmena článku 14 dohody, ktorej účelom je umožniť EÚ pristúpiť k AETR a ktorá je predmetom rozhodnutia Rady (EÚ) 2016/1877, nie je ovplyvnená a EÚ preto naďalej bude o ňu žiadať.

EÚ skupine expertov pre AETR v októbri 2020 objasnila svoje predbežné stanovisko k inteligentnému tachografu a hlavným dodatočným funkciám. Takisto predstavila svoje predbežné stanovisko k dátumu zavádzania verzie 2 inteligentného tachografu podľa dohody. Potvrdila, že sekretariátu EHK OSN predloží svoju oficiálnu pozíciu ako súčasť prípravy diskusie, ktorá má prebehnúť v skupine expertov pre AETR vo februári 2021.

Prvý predbežný návrh špecifikácií verzie 2 inteligentného tachografu by sa mohol predstaviť na zasadnutí skupiny expertov pre AETR vo februári 2021.

5. ZHRNUTIE NAVRHOVANÝCH ZMIEN

5.1. Zmena článku 10 tak, aby odkazoval na technické špecifikácie inteligentného tachografu

Vzhľadom na skutočnosť, že technické špecifikácie verzie 2 inteligentného tachografu sa zahrnú ako nový dodatok 1C k prílohe k dohode, článok 10 by mal odkazovať na predmetné špecifikácie, pričom by sa malo vychádzať z predpokladu, že spĺňajú požiadavky dohody od dátumu nadobudnutia platnosti príslušných zmien dohody.

5.2. Zmena článku 13 s cieľom umožniť prechodné obdobie na zavádzanie inteligentného tachografu

V článku 13 sa stanovuje štvorročné prechodné obdobie, kým zmluvné strany AETR budú musieť začať technické špecifikácie tachografu povinne uplatňovať. Pokiaľ ide o verziu 2 inteligentného tachografu, novoevidované vozidlá by mali byť inteligentným tachografom vybavené najneskôr k 31. decembru 2025. Vozidlá používané v medzinárodnej doprave by inteligentným tachografom mali byť vybavené najneskôr k 31. decembru 2027.

5.3. Zmena článku 14 s cieľom umožniť organizáciám regionálnej integrácie pristúpiť k AETR

Článkom 14 sa možnosť pristúpiť k AETR obmedzuje na štáty, ktoré sú členmi EHK OSN, alebo štáty, ktorým bol v EHK OSN priznaný poradenský štatút. Na to, aby k AETR mohla pristúpiť EÚ, sa musí zmeniť článok 14 tak, aby k dohode mohli pristupovať aj organizácie regionálnej integrácie.

5.4. Zmena článku 22 s cieľom uplatňovať postup v ňom stanovený v prípade modifikácií technických špecifikácií inteligentného tachografu

Postup stanovený v článku 22 dohody by sa mal uplatňovať aj na verziu 2 inteligentného tachografu, ktorá bude vymedzená v novom dodatku 1C. Článok 22bis by v dohode mal zostať v nezmenenom znení a bude sa naďalej uplatňovať na digitálny tachograf.

5.5. Začlenenie technických špecifikácií inteligentného tachografu ako dodatok 1C k AETR

Úplné znenie technických špecifikácií verzie 2 inteligentného tachografu by sa malo do dohody začleniť ako dodatok 1C k prílohe k nej. Návrh EÚ na znenie dodatku 1C bude k dispozícii v priebehu roka 2021. Zostaví sa na základe špecifikácií predložených v mene Únie 8. apríla 2020 (verzia 1 inteligentného tachografu) a špecifikácií EÚ, ktoré má Komisia prijať v roku 2021 na základe nariadenia (EÚ) 2020/1054.

5.6. Modifikácia osvedčenia o schválení s cieľom zahrnúť schválenie inteligentného tachografu a jeho komponentov

Osvedčenie o schválení v dodatku 2 kapitole III sa musí zmeniť tak, aby sa do jeho rozsahu pôsobnosti zahrnul dodatok 1C, teda inteligentný tachograf.

6. PRÁVNY ZÁKLAD

6.1. Procesnoprávny základ

6.1.1. Zásady

V článku 218 ods. 9 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovujú rozhodnutia, ktorými sa určujú „*pozície, ktoré sa majú prijať v mene Únie v rámci orgánu zriadeného dohodou, keď je tento orgán vyzvaný prijať akty s právnymi účinkami s výnimkou aktov dopĺňajúcich alebo meniacich inštitucionálny rámec danej dohody.*“

Článok 218 ods. 9 ZFEÚ sa uplatňuje bez ohľadu na to, či je Únia členom predmetného orgánu alebo zmluvnou stranou dohody⁸.

Pojem „*akty s právnymi účinkami*“ zahŕňa akty, ktoré majú právne účinky na základe pravidiel medzinárodného práva, ktorým sa riadi predmetný orgán. Zahŕňa aj nástroje, ktoré nemajú záväzný účinok podľa medzinárodného práva, ale „*môžu rozhodujúcim spôsobom ovplyvniť obsah právnej úpravy prijatej normotvorcom EÚ*“⁹.

6.1.2. Uplatnenie na tento prípad

Pracovná skupina pre cestnú dopravu (SC.1) je orgán, ktorý zriadila EHK OSN.

Akt, na ktorého odsúhlasenie sa pracovná skupina pre cestnú dopravu vyzýva pred tým, ako sa zmeny predložia Generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov na prijatie v súlade s článkom 21 dohody, predstavuje akt s právnymi účinkami. Pripravovaný akt bude záväzný podľa medzinárodného práva v súlade s článkom 14 AETR.

Pripravovaný akt nedopĺňa ani nemení inštitucionálny rámec dohody.

Procesnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 218 ods. 9 ZFEÚ.

⁸ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, bod 64.

⁹ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. októbra 2014, Nemecko/Rada, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, body 61 až 64.

6.2. Hmotnoprávny základ

6.2.1. Zásady

Hmotnoprávny základ rozhodnutia podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ závisí predovšetkým od cieľa a obsahu pripravovaného aktu, v súvislosti s ktorým sa zaujíma pozícia v mene Únie. Ak pripravovaný akt sleduje dva ciele alebo obsahuje dve zložky a ak jeden z týchto cieľov alebo jednu z týchto zložiek možno určiť ako hlavnú, zatiaľ čo druhý cieľ alebo druhá zložka je len vedľajšia, rozhodnutie podľa článku 218 ods. 9 ZFEÚ musí byť založené na jedinom hmotnoprávnom základe, a to na tom, ktorý si vyžaduje hlavný alebo prevažujúci cieľ alebo zložka.

6.2.2. Uplatnenie na tento prípad

Hlavný cieľ a obsah pripravovaného aktu sa týkajú dopravnej politiky.

Hmotnoprávnym základom navrhovaného rozhodnutia je preto článok 91.

6.3. Záver

Právnym základom navrhovaného rozhodnutia by mal byť článok 91 v spojení s článkom 218 ods. 9 ZFEÚ.

7. UVEREJNENIE PRIPRAVOVANÉHO AKTU

Je vhodné zmeny dohody po ich prijatí uverejniť v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Návrh

ROZHODNUTIE RADY

o pozícii, ktorá sa má v mene Európskej únie prijať v skupine expertov pre Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) a v pracovnej skupine Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre cestnú dopravu

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 v spojení s článkom 218 ods. 9,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

keďže:

- (1) Európska dohoda o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR)¹⁰ nadobudla platnosť 5. januára 1976. Naposledy bola zmenená 20. septembra 2010.
- (2) Podľa článku 21 AETR môžu návrhy zmien dohody Generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov prekladať všetky zmluvné strany. Návrhy boli pred tým, ako sa predložili Generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov, predmetom diskusií na pôde pracovnej skupiny Európskej hospodárskej komisie OSN pre cestnú dopravu („SC.1“).
- (3) Plánuje sa, že skupina expertov pre AETR na svojom plánovanom 25. zasadnutí vo februári 2021 a SC.1 na svojom plánovanom 116. zasadnutí v októbri 2021 prediskutujú zmeny AETR na účely prijatia inteligentného tachografu.
- (4) V článku 22bis AETR sa stanovuje, že zmeny nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85¹¹ týkajúce sa digitálneho tachografu prijímajú všetky zmluvné strany AETR automaticky bez akejkoľvek oficiálnej konzultácie alebo hlasovania. Nedostatočná účasť zmluvných strán AETR v procese vypracovania a prijímania technických špecifikácií digitálneho tachografu bola hlavnou príčinou nespokojnosti niektorých zmluvných strán. Komisia vo svojom oznámení „Digitálny tachograf: Plán budúcich činností“¹² uznala, že tento mechanizmus ohrozuje správne a harmonizované zavedenie digitálneho tachografu v tretích krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami dohody. Preto je v záujme Únie zmeniť rozhodovací proces, pokiaľ ide o digitálne tachografy, a v skupine expertov AETR navrhnúť, aby uplatňoval postup stanovený v článku 22 ods. 1, 2 a 3 na zahrnutie technických špecifikácií inteligentného tachografu do AETR. Článok 22bis by mal zostať v platnosti vzhľadom na budúce možné zmeny týkajúce sa predchádzajúcich verzií tachografu.

¹⁰ Ú. v. ES L 95, 8.4.1978, s. 1.

¹¹ Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 31.12.1985, s. 8).

¹² KOM(2011) 454 v konečnom znení.

- (5) V článku 10 AETR sa stanovuje, že tachograf, ktorého konštrukcia, montáž, používanie a skúšanie sa vykonáva v súlade s nariadením (EHS) č. 3821/85, sa považuje za vyhovujúci požiadavkám AETR. Článok 10 by sa mal zmeniť tak, aby zahŕňal odkaz na technické špecifikácie inteligentného tachografu, pri ktorých by sa malo vychádzať z predpokladu, že spĺňajú požiadavky AETR od dátumu nadobudnutia platnosti dodatku 1C k prílohe k AETR.
- (6) Presný dátum zavedenia inteligentného tachografu do AETR by sa mal stanoviť v článku 13 AETR týkajúcom sa prechodných ustanovení.
- (7) Článok 14 AETR neumožňuje, aby k nej pristúpili iné subjekty než členské štáty EHK OSN a štáty, ktorým bol v EHK OSN priznaný poradenský štatút. Z tohto dôvodu by sa s cieľom umožniť prístup Únie k AETR mal zmeniť článok 14 tak, aby sa v ňom stanovovala možnosť prístupu k AETR organizáciám regionálnej integrácie.
- (8) Je viacero argumentov za prístup Únie k AETR. Po prvé, Únia má v oblasti práce osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave výlučnú právomoc, čo sa potvrdilo vo veci 22/70. Po druhé, takéto prístupenie by zaručilo účinné zastúpenie záujmov Únie v rámci AETR. A napokon dôvodom, prečo by zmluvnou stranou mala byť Únia, sú aj špecifiká AETR a navrhovaného rozhodovacieho procesu.
- (9) Technické špecifikácie inteligentného tachografu, ktoré sa majú zahrnúť do AETR ako dodatok 1C k jej prílohe, by sa mali vypracovať na základe špecifikácií predložených skupine expertov pre AETR v mene Únie 8. apríla 2020 a na základe špecifikácií, ktoré má Komisia prijať v roku 2021 podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054¹³.
- (10) Osvedčenie o schválení pre digitálne tachografy uvedené v dodatku 2 kapitole III k prílohe k dohode AETR by sa malo zmeniť tak, aby sa mohlo používať aj na schválenie inteligentných tachografov a ich komponentov.
- (11) Je vhodné stanoviť pozíciu, ktorá sa má zaujať v mene Únie v skupine expertov pre AETR a v pracovnej skupine pre cestnú dopravu, aby sa podarilo dosiahnuť celoeurópsku harmonizáciu v oblasti záznamových zariadení v cestnej doprave (tachografov).
- (12) Pozíciu Únie vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi skupiny expertov pre AETR a pracovnej skupiny EHK OSN pre cestnú dopravu, v súčasnosti,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pozícia, ktorá sa má zaujať v mene Únie na 25. zasadnutí skupiny expertov pre Európsku dohodu o práci osádok vozidiel v medzinárodnej cestnej doprave (AETR) a na 116. zasadnutí pracovnej skupiny EHK OSN pre cestnú dopravu, je v súlade s navrhovanými zmenami AETR, ako sa uvádza v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1).

Formálne a menšie zmeny pozície uvedenej v prvom odseku možno dohodnúť bez toho, aby bola potrebná jej zmena.

Článok 2

1. Pozíciu uvedenú v článku 1 vyjadria členské štáty Únie, ktoré sú členmi skupiny expertov pre AETR a pracovnej skupiny EHK OSN pre cestnú dopravu, v súčinnosti.
2. Členské štáty oznámia navrhnuté zmeny skupine expertov pre AETR.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*