

Bruksela, 3 marca 2025 r.  
(OR. en)

6684/25

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2025/0033(NLE)

---

TRANS 46

## WNIOSEK

---

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	28 lutego 2025 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2025) 57 final
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w odniesieniu do wniosku dotyczącego dostosowania AETR do głównych niedawnych zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006

---

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2025) 57 final.

---

Zał.: COM(2025) 57 final



Bruksela, dnia 28.2.2025 r.  
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Wniosek

## **DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w odniesieniu do wniosku dotyczącego dostosowania AETR do głównych niedawnych zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006**

## UZASADNIENIE

### 1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy decyzji określającej stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) EKG ONZ, w związku z planowanym przyjęciem zmian w celu dostosowania AETR do przepisów Unii w następstwie przyjęcia zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006<sup>1</sup> za pośrednictwem rozporządzeń (UE) 2020/1054<sup>2</sup> i (UE) 2024/1258<sup>3</sup>, a także rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2022/1012 uzupełniającego art. 8a ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, który dotyczy jednego z przepisów wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2020/1054.

### 2. KONTEKST WNIOSKU

#### 2.1. Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)

Celem AETR jest harmonizacja ram prawnych Umawiających się Stron AETR w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców zawodowych oraz w odniesieniu do odpowiednich wymogów technicznych dotyczących konstrukcji i instalacji urządzeń rejestrujących stosowanych w pojazdach (tachografy). AETR weszła w życie dnia 5 stycznia 1976 r. Była ona następnie zmieniana. Ostatnie zmiany dotyczące czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku lub tachografów zostały przyjęte w dniu 20 września 2010 r.

Wszystkie państwa członkowskie są stronami AETR<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>)

<sup>2</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>)

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1258 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób oraz w odniesieniu do uprawnień państw członkowskich do nakładania kar za naruszenia rozporządzenia (UE) nr 165/2014 popełnione w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim (Dz.U. L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>)

<sup>4</sup> Austria (ratyfikowała ją w dniu 11.06.1975), Belgia (ratyfikowała ją w dniu 30.12.1977), Bułgaria (ratyfikowała ją w dniu 12.05.1995), Chorwacja (ratyfikowała ją w dniu 3.08.1992), Cypr (ratyfikował ją w dniu 5.09.2003), Czechy (ratyfikowały ją w dniu 22.06.1993), Dania (ratyfikowała ją w dniu 30.12.1977), Estonia (ratyfikowała ją w dniu 3.05.1993), Finlandia (ratyfikowała ją w dniu 16.02.1999), Francja (ratyfikowała ją w dniu 9.01.1978), Grecja (ratyfikowała ją w dniu 11.01.1974), Hiszpania (ratyfikowała ją w dniu 3.01.1993), Irlandia (ratyfikowała ją w dniu 28.08.1979), Litwa (ratyfikowała ją w dniu 3.06.1998), Luksemburg (ratyfikował ją w dniu 30.12.1977), Łotwa (ratyfikowała ją w dniu 14.01.1994), Malta (ratyfikowała ją w dniu 24.09.2004), Niderlandy (ratyfikowały ją w dniu 30.12.1977), Niemcy (ratyfikowały ją w dniu 9.07.1975), Polska (ratyfikowała ją w dniu 14.07.1992), Portugalia (ratyfikowała ją w dniu 20.09.1973), Rumunia (ratyfikowała ją w dniu 8.12.1994), Słowacja (ratyfikowała ją w dniu 28.05.1993),

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

Grupa ekspertów ds. AETR jest powołaną przez Komitet ds. Transportu Lądowego EKG ONZ grupą techniczną, której celem jest opracowywanie propozycji zmian do AETR. Zgodnie z decyzją ustanawiającą grupę ekspertów ds. AETR Unia Europejska może uczestniczyć w pracach grupy ekspertów<sup>5</sup>. W związku z tym Komisja reprezentuje Unię w tej grupie ekspertów.

Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego (SC.1) jest powołaną przez Komitet ds. Transportu Lądowego grupą, której celem jest promowanie rozwoju i ułatwianie międzynarodowego transportu drogowego. Obejmuje to harmonizację i uproszczenie przepisów i wymogów związanych z transportem drogowym. Jedynie Umawiające się Strony AETR uczestniczą w pracach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego jako członkowie. Unia Europejska jest zaproszona do udziału w grupie roboczej w charakterze obserwatora, a zatem jest reprezentowana przez Komisję lub delegaturę Unii Europejskiej przy ONZ i innych organizacjach międzynarodowych w Genewie.

Propozycje dotyczące zmian do AETR są zazwyczaj najpierw przedstawiane, badane i zatwierdzone przez członków grupy ekspertów, a następnie przedkładane Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) EKG ONZ do zatwierdzenia. Jeżeli obydwie grupy osiągną konsensus w sprawie niektórych poprawek do AETR, Umawiająca się Strona AETR oficjalnie przedkłada propozycję zmiany Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych zgodnie z art. 21 AETR. Po otrzymaniu od Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych powiadomienia o wniosku o zmianę AETR Umawiające się Strony mają 6 miesięcy na zgłoszenie sprzeciwu wobec tej zmiany. Zmianę uznaje się za przyjętą, jeżeli żadna z Umawiających się Stron nie zgłosi zastrzeżeń do proponowanej zmiany we wspomnianym terminie.

Organy utworzone pod auspicjami EKG ONZ (grupa ekspertów ds. AETR i Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego) tworzą forum, na którym zmiany w AETR są przedstawiane, badane i zatwierdzone, aby przygotować formalne przedłożenie propozycji zmiany zgodnie z AETR oraz aby zapobiec zgłaszaniu zastrzeżeń po formalnym przedłożeniu propozycji zmiany Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Należy zatem ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w grupie ekspertów oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ.

---

Słowenia (ratyfikowała ją w dniu 6.08.1993), Szwecja (ratyfikowała ją w dniu 24.08.1973), Węgry ratyfikowały ją w dniu 22.10.1999) i Włochy (ratyfikowały ją w dniu 28.12.1978).

<sup>5</sup> Decyzja w sprawach dotyczących Komitetu ds. Transportu Lądowego: Ustanowienie grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR), ECE/EX/2011/L.16, ust. 3: „Zgodnie z wytycznymi udział w grupie ekspertów byłby otwarty dla wszystkich państw członkowskich EKG, wszystkich Umawiających się Stron AETR i Unii Europejskiej (...)”.

### **2.3. Planowany akt, który ma rozważyć grupa ekspertów ds. AETR i Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego**

W czerwcu 2025 r. na 38. planowanej sesji lub na kolejnych sesjach grupa ekspertów ds. AETR, w oparciu o wniosek Unii załączony do niniejszego wniosku, rozpatrzy i opracuje wnioski dotyczące zmiany AETR zgodnie z najnowszymi zmianami w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006. Obejmują one nowe postanowienia dotyczące zakresu stosowania umowy, warunków, na jakich możliwe jest korzystanie z kolejnych skróconych tygodniowych okresów odpoczynku, zakazu korzystania z regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie, zasad powrotu kierowcy do siedziby pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania, warunków, na jakich możliwe jest korzystanie z okresów odpoczynku na promie lub w pociągu, innych możliwych odstępstw dla kierowców wykonujących okazjonalne przewozy pasażerów oraz zasady i specyfikacje bezpiecznych i chronionych parkingów (planowany akt).

Celem planowanego aktu jest poprawa warunków pracy kierowców, uczciwa konkurencja między przewoźnikami, a tym samym poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Grupie ekspertów zostanie powierzone zadanie przeanalizowania wniosku z myślą o zatwierdzeniu proponowanych zmian i zaleceniu ich zatwierdzenia przez Grupę Roboczą ds. Transportu Drogowego. W razie potrzeby Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego mogłaby również udzielać grupie ekspertów wskazówek i instrukcji. Po nieformalnym zatwierdzeniu wniosków przez Grupę Roboczą ds. Transportu Drogowego Umawiająca się Strona będzie musiała przedstawić takie poprawki Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Jeżeli planowany akt zostanie przyjęty, stanie się on wiążący dla stron zgodnie z art. 21 ust. 6 umowy, który stanowi: „Każda zmiana uznana za przyjętą wchodzi w życie trzy miesiące po dniu, w którym uznano ją za przyjętą”.

### **3. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII**

AETR została ostatnio znacząco zmieniona w 2010 r. i wymaga bardziej ogólnej aktualizacji. Od czasu tej zmiany Unia przyjęła w ramach własnego prawodawstwa następujące akty prawne dotyczące harmonizacji niektórych przepisów socjalnych w dziedzinie międzynarodowego transportu drogowego w państwach członkowskich: rozporządzenia (UE) nr 165/2014<sup>6</sup>, (UE) 2020/1054 i (UE) 2024/1258.

Zmiany niezbędne do transpozycji głównych przepisów rozporządzenia (UE) nr 165/2014, w szczególności wprowadzenie inteligentnego tachografu, zostały już przedstawione przez Unię<sup>7</sup> na wyżej wymienionych forach, na razie nie udało się jednak osiągnąć jednomyślnego porozumienia.

---

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Ostatnio decyzją Rady (UE) 2021/366 z dnia 22 lutego 2021 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (Dz.U. L 70 z 1.3.2021, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), opublikowaną przez EKG ONZ w dokumencie ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2.

W dniu 4 października 2024 r. Europejski Trybunał Sprawiedliwości w sprawach połączonych od C-541/20 do C-555/20<sup>8</sup> utrzymał w mocy przepisy rozporządzenia (UE) 2020/1054.

W związku z tym do celów stosowania art. 2 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Unia musi zaproponować aktualizację postanowień AETR zgodnie z najnowszymi normami przyjętymi w tej dziedzinie w Unii.

Proponowane stanowisko jest zgodne z wyłączną kompetencją zewnętrzną Unii w dziedzinie przepisów socjalnych w transporcie drogowym, w szczególności z art. 23 rozporządzenia (WE) nr 561/2006.

W swoim wyroku z dnia 31 marca 1971 r. (sprawa 22/70 *AETR*)<sup>9</sup> Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że dziedzina pracy załóg pojazdów w transporcie drogowym wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej Unii. Kompetencja ta była od tego czasu realizowana za pośrednictwem szeregu aktów prawnych przyjętych przez współstawodawców Unii, w tym rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz (UE) nr 165/2014. Ponieważ przedmiot AETR wchodzi w zakres rozporządzenia (UE) nr 165/2014, zgodnie z art. 3 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Unia posiada wyłączną kompetencję do negocjowania i zawarcia AETR oraz wprowadzania do niej zmian.

#### **4. PODSTAWA PRAWNA**

##### **4.1. Proceduralna podstawa prawna**

###### *4.1.1. Zasady*

W art. 218 ust. 9 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano decyzje ustalające „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 odnośnego organu, czy też stroną danej umowy<sup>10</sup>.

W przypadku gdy dana dziedzina prawa należy do kompetencji Unii Europejskiej, fakt, że Unia nie uczestniczyła w danej umowie międzynarodowej, nie uniemożliwia jej wykonywania tej kompetencji poprzez ustanowienie, za pośrednictwem swoich instytucji, stanowiska, które ma być zajęte w jej imieniu w organie utworzonym przez tę umowę, w szczególności za pośrednictwem państw członkowskich będących stronami tej umowy, działających wspólnie w jej interesie<sup>11</sup>.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> ECLI:EU:C:2024:818.

<sup>9</sup> Wyrok Trybunału z dnia 31 marca 1971 r., Komisja przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:1971:32.

<sup>10</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

<sup>11</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 52.

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

#### *4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

Grupa ekspertów ds. AETR i Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego (SC.1) są organami utworzonymi przez Komitet ds. Transportu Lądowego EKG ONZ.

Proponowane zmiany stanowią akty mające skutki prawne. Jeżeli planowane zmiany zostaną przyjęte, będą one wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 21 ust. 6 AETR.

Planowany akt nie uzupełnia ani nie zmienia ram instytucjonalnych umowy.

Proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 218 ust. 9 TFUE.

### **4.2. Materialna podstawa prawna**

#### *4.2.1. Zasady*

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego ma być 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.

#### *4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie*

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

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 91 TFUE.

### **4.3. Wniosek**

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

## Wniosek

**DECYZJA RADY**

**w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w odniesieniu do wniosku dotyczącego dostosowania AETR do głównych niedawnych zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006**

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)<sup>13</sup> weszła w życie w dniu 5 stycznia 1976 r. Unia ma wyłączną kompetencję w sprawach objętych AETR<sup>14</sup>.
- (2) Zgodnie z art. 2 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>15</sup> postanowienia umowy AETR należy dostosować do przepisów tego rozporządzenia. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054<sup>16</sup> i (UE) 2024/1258<sup>17</sup> zmieniły rozporządzenie (WE) nr 561/2006. Ponadto rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1012 uzupełnia art. 8a ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, który jest jednym z przepisów wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2020/1054. W związku z tym Unia powinna zaproponować zmianę umowy AETR w celu odzwierciedlenia zmian wprowadzonych rozporządzeniami (UE) 2020/1054 i (UE) 2024/1258 oraz uzupełnionych

---

<sup>13</sup> [Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1.](#)

<sup>14</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 31 marca 1971 r., *Komisja przeciwko Radzie (AETR)*, 22/70, EU:C:1971:32, pkt 30–31.

<sup>15</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1258 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób oraz w odniesieniu do uprawnień państw członkowskich do nakładania kar za naruszenia rozporządzenia (UE) nr 165/2014 popełnione w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim, Dz.U. L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>.

rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/1012. Obejmują one nowe postanowienia dotyczące zakresu stosowania umowy, warunków, na jakich możliwe jest korzystanie z kolejnych skróconych tygodniowych okresów odpoczynku, zakazu korzystania z regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie, zasad powrotu kierowcy do siedziby pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania, warunków, na jakich możliwe jest korzystanie z okresów odpoczynku na promie lub w pociągu, innych możliwych odstępstw dla kierowców wykonujących okazjonalne przewozy pasażerów oraz zasady i specyfikacje bezpiecznych i chronionych parkingów (planowany akt).

- (3) Zgodnie z art. 21 AETR każda Umawiająca się Strona może przedłożyć Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) propozycje zmian AETR. Propozycje te są zazwyczaj najpierw przedstawiane, badane i zatwierdzane na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), zanim zostaną przedłożone Sekretarzowi Generalnemu ONZ. EKG ONZ powołała w ramach AETR grupę ekspertów ds. AETR. Grupa ta jest podmiotem uprawnionym do opracowywania propozycji zmian AETR i przedkładania ich grupie roboczej ds. transportu drogowego EKG ONZ. Na podstawie tej decyzji Unia zaproponuje, aby grupa ekspertów ds. AETR podczas zaplanowanego 38. posiedzenia w czerwcu 2025 r. i na kolejnych posiedzeniach oraz Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego EKG ONZ podczas zaplanowanego 120. posiedzenia w październiku 2025 r. oraz na kolejnych posiedzeniach omówiły zmiany w umowie AETR dotyczące poprawy warunków pracy kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, wynikające z ostatnich zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadzonych rozporządzeniami (UE) 2020/1054 i (UE) 2024/1258 oraz rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/1012.
- (4) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego, ponieważ propozycje zmian, które grupy te będą musiały opracować i zatwierdzić, byłyby wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 21 ust. 6 umowy AETR.
- (5) Państwa członkowskie nie powinny zgłaszać sprzeciwu wobec powiadomienia przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych na mocy art. 21 ust. 1 umowy AETR o proponowanych zmianach zawartych w załączniku do niniejszej decyzji. Jeżeli powiadomienie przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych nie ogranicza się do proponowanych zmian zawartych w załączniku do niniejszej decyzji, państwa członkowskie nie powinny zgłaszać sprzeciwu wobec tych proponowanych zmian, które są zawarte w załączniku do niniejszej decyzji.
- (6) Stanowisko Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR ma zostać wyrażone przez Komisję, a stanowisko Unii w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie działające solidarnie w interesie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### *Artykuł 1*

Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii a kolejnych posiedzeniach grupy ekspertów EKG ONZ ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) w odniesieniu do wniosku dotyczącego dostosowania AETR do niedawnych zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadzonych rozporządzeniami

(UE) 2020/1054 i (UE) 2024/1258 oraz rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/1012, określono w załączniku do niniejszej decyzji.

Formalne i drobne zmiany stanowiska, o którym mowa w akapicie pierwszym, mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady.

#### *Artykuł 2*

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, jest wyrażane przez Komisję w ramach grupy ekspertów ds. AETR oraz przez państwa członkowskie działające wspólnie w interesie Unii, na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ.

#### *Artykuł 3*

W przypadku gdy jakakolwiek proponowana zmiana określona w załączniku do niniejszej decyzji została zatwierdzona przez Grupę Roboczą ds. Transportu Drogowego EKG ONZ, państwa członkowskie działające wspólnie w interesie Unii przedkładają ją Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych zgodnie z art. 21 ust. 1 AETR.

Państwa członkowskie nie zgłaszają sprzeciwu wobec powiadomienia przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych na mocy art. 21 ust. 1 AETR o proponowanych zmianach zawartych w załączniku do niniejszej decyzji.

#### *Artykuł 4*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady  
Przewodniczący*