

DECYZJA RADY (UE) 2016/1877**z dnia 17 października 2016 r.****dotycząca stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

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) W orzeczeniu z dnia 31 marca 1971 r., sprawa 22/70 ⁽¹⁾ AETR, Trybunał Sprawiedliwości potwierdził, że obszar pracy załóg pojazdów w międzynarodowym transporcie drogowym wchodzi w zakres wyłącznych zewnętrznych kompetencji Unii. Kompetencje te były od tego czasu realizowane za pośrednictwem szeregu unijnych aktów prawnych, a mianowicie w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ oraz rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽³⁾. Ponieważ przedmiot Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) ⁽⁴⁾ jest objęty zakresem rozporządzenia (WE) nr 561/2006, Unia jest uprawniona do negocjowania i zawarcia AETR.
- (2) Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) powołała w ramach AETR grupę ekspertów (zwaną dalej „grupą ekspertów”). Jest to organ uprawniony do opracowania i przedstawienia proponowanych zmian AETR, w tym jej art. 22bis.
- (3) Następne posiedzenie grupy ekspertów odbędzie się w dniu 24 października 2016 r., a posiedzenie EKG ONZ Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego (zwaną dalej „grupą roboczą”) odbędzie się w dniu 25 października 2016 r. Przy tej okazji grupa ekspertów i grupa robocza mają przeanalizować propozycje przedstawione przez umawiające się strony AETR (zwane dalej „umawiającymi się stronami”), które pod warunkiem akceptacji przez grupę ekspertów mogą doprowadzić do zmian w AETR, po wszczęciu i zakończeniu procedury zmiany. Wywrze to skutki prawne, o których mowa w art. 218 ust. 9 TFUE.
- (4) W celu osiągnięcia ogólnoeuropejskiej harmonizacji w dziedzinie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym (tachografów) konieczne jest wprowadzenie jednolitej procedury podejmowania decyzji. W procedurze takiej należy uwzględnić interesy Unii i tych państw trzecich, które są umawiającymi się stronami.
- (5) Art. 22bis AETR stanowi, że zmiany do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 ⁽⁵⁾ dotyczącego tachografu cyfrowego są automatycznie przyjmowane przez wszystkie umawiające się strony, bez formalnych konsultacji czy też głosowania. Brak uczestnictwa umawiających się stron spoza UE w procesie opracowywania i przyjmowania specyfikacji technicznych tachografu cyfrowego jest jedną z przyczyn niezadowolonych niektórych z tych umawiających się stron. W komunikacie Komisji „Tachograf cyfrowy: mapa drogowa dla dalszych działań” stwierdza się, że taki mechanizm stanowi zagrożenie dla właściwego i zharmonizowanego wdrożenia

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 31 marca 1971 r., Komisja przeciwko Radzie, Sprawa 22-70, ECLI:EU:C:1971:32.

⁽²⁾ 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 i zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98 oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

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

⁽⁴⁾ Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8).

tachografów cyfrowych przez umawiające się strony spoza UE. Dlatego w interesie Unii jest zmiana procesu decyzyjnego odnośnie do tachografów cyfrowych i zaproponowanie grupie ekspertów skreślenia art. 22bis AETR oraz stosowania procedury określonej w art. 22 ust. 1–3 AETR w przypadku zmiany specyfikacji technicznych tachografu cyfrowego.

- (6) Zważywszy, że zmiany specyfikacji tachografu cyfrowego nie powinny mieć wpływu na zasady i funkcjonowanie AETR, ponieważ powinny one być przedmiotem jedynie regularnych aktualizacji z uwzględnieniem postępu technologicznego, liczba umawiających się stron koniecznych dla wniesienia sprzeciwu wobec tych zmian powinna wzrosnąć z jednej trzeciej do co najmniej połowy.
- (7) Kilka argumentów przemawia za przystąpieniem Unii do umowy AETR. Po pierwsze, Unia ma wyłączne kompetencje w dziedzinie pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy, co zostało potwierdzone w orzeczeniu w sprawie 22/70. Po drugie, przystąpienie do AETR zagwarantowałoby skuteczną reprezentację interesów Unii w ramach AETR. Ponadto specyfika AETR i proponowanego procesu decyzyjnego uzasadniają, dlaczego Unia, a nie państwa członkowskie, powinna stać się umawiającą stroną.
- (8) Art. 14 AETR nie umożliwia przystąpienia do AETR podmiotom innym niż państwa będące członkami EKG ONZ i państwa dopuszczone do EKG ONZ z głosem doradczym. Z tego powodu, w celu umożliwienia przystąpienia Unii do AETR, należy zaproponować poprawkę art. 14, aby umożliwić przystąpienie organizacji integracji regionalnej do AETR. Przystąpienie przez Unię do AETR nie powinno stanowić precedensu w kwestii przystąpienia przez Unię w przyszłości do innych organizacji międzynarodowych.
- (9) Po umożliwieniu przez AETR przystąpienia do niej przez organizację integracji regionalnej, Rada, na podstawie wniosku Komisji, może przyjąć decyzję o przystąpieniu Unii do AETR. Jeżeli Unia zostanie umawiającą się stroną AETR, stanowiska, jakie mają być zajęte w jej imieniu w różnych organach AETR, będą musiały być określone przez Radę zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE. W związku z tym Komisja będzie przedstawiała Radzie propozycje określające stanowisko Unii, jakie ma być zajęte i bronione oraz, w stosownych przypadkach, projekt tekstu, który będzie przedmiotem głosowania w ramach AETR.
- (10) Art. 10 AETR stanowi, że tachograf, który w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli odpowiada rozporządzeniu (EWG) nr 3821/85, uznaje się za zgodny z wymogami umowy AETR. Zasada ta ma zastosowanie do każdej zmiany specyfikacji tachografu, niezależnie od tego, czy została ona przyjęta na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 lub innego aktu prawnego. Ma zatem zastosowanie do rozporządzenia (UE) nr 165/2014, które uchyliło i zastąpiło rozporządzenie (EWG) nr 3821/85, oraz do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799⁽¹⁾ określającego specyfikacje techniczne nowych inteligentnych tachografów. Z tego względu należy zmienić art. 10 AETR w celu uwzględnienia odniesień do rozporządzenia (UE) nr 165/2014 oraz do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2016/799, które będzie miało zastosowanie od dnia 15 czerwca 2019 r.
- (11) Ponadto do załącznika umowy AETR należy włączyć nowy dodatek zawierający przepisy rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 2016/799 oraz wszelkie inne późniejsze dostosowania do postępu technicznego.
- (12) Świadectwo homologacji dla tachografów cyfrowych określone w dodatku 2 do załącznika do AETR powinno zostać zmodyfikowane, aby mogło być używane również do homologacji tachografów i ich komponentów.
- (13) Dlatego należy określić stanowisko, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów oraz w grupie roboczej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego jest określone w addendum do niniejszej decyzji i jest wyrażane przez państwa członkowskie, które są umawiającymi się stronami AETR i które działają wspólnie w interesie Unii.

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

2. Państwa członkowskie przekazują zaproponowane zmiany grupie ekspertów.
3. Formalne i drobne zmiany stanowiska, o których mowa w ust.1, mogą zostać uzgodnione bez konieczności wprowadzania do niego zmian.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburg dnia 17 października 2016 r.

W imieniu Rady
L. SÓLYMOS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

Zmiana art. 22 i skreślenie art. 22a

1. W art. 22 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 22 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Suplementy 1, 1B, 1C i 2 do załącznika do niniejszej Umowy mogą być zmieniane zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule.

2. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron wszelkie poprawki proponowane do suplementów 1, 1B, 1C lub 2 do załącznika do niniejszej Umowy są rozpatrywane przez główną Grupę Roboczą ds. Transportu Drogowego w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Poprawka zostaje przyjęta, jeżeli w ciągu sześciu miesięcy od daty powiadomienia, nie więcej niż połowa właściwych organów administracyjnych Umawiających się Stron powiadomi Sekretarza Generalnego o swoim sprzeciwie wobec tej poprawki.”;

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Jeżeli wniosek w sprawie zmiany w suplemencie 1B lub 1C do niniejszej Umowy wymaga zmiany innych postanowień Umowy, zmiany w suplementach 1B lub 1C nie mogą wejść w życie przed wejściem w życie zmian odnoszących się do innych postanowień zgodnie z art. 21. Jeżeli w takim przypadku zmiany w suplemencie 1B lub 1C przedkładane są równocześnie ze zmianami odnoszącymi się do innych postanowień Umowy, datą ich wejścia w życie jest data wynikająca z zastosowania procedury określonej w art. 21.”.

2. Skreśla się art. 22a.

ZAŁĄCZNIK II

Zmiana art. 14

W art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Niniejsza Umowa jest również otwarta do podpisu przez organizacje integracji regionalnej. Do celów niniejszej Umowy »organizacja integracji regionalnej« oznacza każdą organizację utworzoną przez suwerenne państwa danego regionu, właściwą w zakresie niektórych spraw regulowanych niniejszą Umową i która została należycie upoważniona do podpisania i ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Umowy.

Do celów zmiany suplementów 1, 1B, 1C, 2 oraz 3 przedstawiciel organizacji integracji regionalnej będącej Umawiającą się Stroną Umowy przekazuje głosy jej państw członkowskich bez konieczności udziału tych państw w głosowaniu.”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W stosunku do każdego państwa lub organizacji integracji regionalnej, które ratyfikuje lub przystąpi do niniejszej Umowy po złożeniu ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia wymienionego w ustępie 4 niniejszego artykułu, Umowa wejdzie w życie sto osiemdziesiątego dnia po złożeniu przez to państwo lub organizację integracji regionalnej dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.”.

ZAŁĄCZNIK III

Zmiana art. 10

Art. 10 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku pojazdów, które zostały zarejestrowane po raz pierwszy do dnia 14 czerwca 2019 r., przyrząd kontrolny zgodny z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. oraz z suplementem 1B do niniejszej Umowy w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli jest uznawany za zgodny z wymaganiami niniejszej Umowy.

W przypadku pojazdów, które zostały zarejestrowane po raz pierwszy od dnia 15 czerwca 2019 r., przyrząd kontrolny zgodny z rozporządzeniem (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. oraz z suplementem 1C do niniejszej Umowy w zakresie konstrukcji, instalacji, działania i kontroli jest uznawany za zgodny z wymaganiami niniejszej Umowy.”.

ZAŁĄCZNIK IV

Suplement 1C

Załącznik IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 dodaje się jako suplement 1C do załącznika do umowy AETR.

ZAŁĄCZNIK V

Świadectwo homologacji dla produktów zgodnych z suplementem 1B/1C

Rozdział III suplementu 2 „III. Świadectwo homologacji dla produktów zgodnych z suplementem IB” otrzymuje brzmienie:

„III. Świadectwo homologacji dla produktów zgodnych z suplementem 1B/1C ⁽¹⁾

Po przeprowadzeniu homologacji Umawiająca się Strona wydaje świadectwo homologacji sporządzone zgodnie z poniższym wzorem. Umawiające się Strony wykorzystują kopię tego dokumentu do informowania pozostałych Umawiających się Stron o udzielonych lub cofniętych homologacjach.

Świadectwo homologacji dla produktów zgodnych z suplementem 1B/1C ⁽¹⁾

Nazwa właściwego organu administracyjnego

Zawiadomienie dotyczące ⁽²⁾:

homologacji

cofnięcia homologacji

modelu przyrządu kontrolnego

komponentu przyrządu kontrolnego ⁽³⁾

karty kierowcy

karty warsztatowej

karty firmowej

karty inspektora

Nr homologacji

(1) Znak producenta lub znak handlowy

(2) Nazwa modelu

(3) Nazwa producenta

(4) Adres producenta

(5) Zgłoszono do homologacji typu w dniu...

(6) Laboratorium lub laboratoria badawcze

(7) Data i numer sprawozdania

(8) Data homologacji

(9) Data cofnięcia homologacji

(10) Model(-e) komponentu(-ów) przyrządu kontrolnego, z którym komponent ma być użytkowany

(11) Miejscowość

(12) Data

(13) Załączone dokumenty opisowe

(14) Uwagi (w tym nałożenie plomb, jeśli jest wymagane)

.....
(Podpis)

⁽¹⁾ Wybrać odpowiednio suplement 1B lub 1C.

⁽²⁾ Zaznaczyć właściwe pola.

⁽³⁾ Określić komponent, którego dotyczy zawiadomienie.”
