

DECYZJA RADY (UE) 2023/983**z dnia 15 maja 2023 r.**

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ oraz, w stosownym przypadku, w związku z komunikatem Sekretarza Generalnego ONZ zgodnie z art. 21 ust. 1 umowy AETR, w odniesieniu do zmiany dotyczącej klauzuli „siły wyższej”

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) ⁽¹⁾ weszła w życie w dniu 5 stycznia 1976 r. Ostatnio zmieniono ją w dniu 20 września 2010 r.
- (2) Zgodnie z art. 21 AETR każda Umawiająca się Strona może przedłożyć Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) propozycje zmian AETR. Propozycje te są najpierw omawiane na forum grupy roboczej ds. transportu drogowego (SC.1) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ), zanim zostaną przedłożone Sekretarzowi Generalnemu ONZ.
- (3) EKG ONZ powołała w ramach AETR grupę ekspertów. Grupa ta jest uprawniona do opracowywania propozycji dotyczących zmian do umowy AETR i przedstawiania ich Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ.
- (4) Na 32. sesji przewidzianej na dzień 12 czerwca 2023 r. grupa ekspertów ds. AETR ma omówić propozycję Republiki Białorusi i Federacji Rosyjskiej dotyczącą zmiany art. 4 umowy AETR poprzez wprowadzenie klauzuli „siły wyższej” przedstawioną w dokumentach ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/REV.1.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w grupie ekspertów ds. AETR, oraz ewentualnie w Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ, ponieważ zmiana umowy AETR, którą mają rozważyć i zatwierdzić, byłaby wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 21 ust. 6 umowy AETR i może w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 ⁽²⁾ i (UE) nr 165/2014 ⁽³⁾.
- (6) W swoim wyroku z dnia 31 marca 1971 r. (sprawa 22/70 ⁽⁴⁾) 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 współtawodawców Unii, w tym rozporządzenia (WE) nr 561/2006 oraz (UE) nr 165/2014. Ponieważ przedmiot umowy AETR wchodzi w zakres rozporządzenia (WE) nr 561/2006, zgodnie z art. 3 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Unia posiada wyłączną kompetencję do negocjowania i zawarcia umowy AETR oraz wprowadzania do niej zmian.

⁽¹⁾ Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1.

⁽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 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).

⁽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⁾ ECLI:EU:C:1971:32.

- (7) Proponowana zmiana ma na celu rozwiązanie praktycznego problemu Republiki Białorusi i Federacji Rosyjskiej, który powstał prawdopodobnie w wyniku wojny napastniczej Federacji Rosyjskiej przeciwko Ukrainie, w którą to wojnę Republika Białorusi jest zamieszana, i która doprowadziła do stosowania przez Unię środków ograniczających wobec Federacji Rosyjskiej i Republiki Białorusi. Te środki ograniczające doprowadziły m.in. do tego, że niektóre przedsiębiorstwa mające siedzibę w Unii zawiesiły prowadzenie swojej działalności na terenie Białorusi i Rosji oraz współpracę z tymi krajami, w tym przedsiębiorstwa, które zajmowały się dostarczaniem kart i mikroprocesorów do tachografów cyfrowych organom wydającym karty w Federacji Rosyjskiej i Republice Białorusi. W związku z tym te dwie Umawiające się Strony twierdzą, że znajdują się w sytuacji, w której jest trudne lub niemożliwe dostarczenie kart do tachografów kierowcom w tych krajach, którzy w związku z tym nie mogą przestrzegać postanowień umowy AETR podczas wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych objętych jej zakresem. Proponowana zmiana umożliwiłaby Umawiającej się Stronie jednostronne powiadomienie o tym, że – z powodu działania „siły wyższej”, które nie podlegałyby żadnego rodzaju walidacji lub ocenie – nie może już ona spełniać jednego z głównych wymogów umowy AETR, jakim jest obowiązek stosowania zharmonizowanego urządzenia rejestrującego (tachograf cyfrowy) w przypadku pojazdów użytkowanych do wykonywania przewozów międzynarodowych.
- (8) Planowana zmiana sprawiłaby, w następstwie oświadczenia o sile wyższej Umawiającej się Strony, że podczas wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych stosowanie tachografów cyfrowych i kart do tachografów cyfrowych w pojazdach zarejestrowanych na terytorium tej Umawiającej się Strony nie byłoby wymagane. Drastycznie utrudniłoby to egzekwowanie przestrzegania przez kierowców zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku określonych w innych postanowieniach umowy AETR, tworząc lukę, która prawdopodobnie naraziłaby na szwank realizację ogólnego celu umowy AETR.
- (9) Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR i w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ powinno polegać na nieudzieleniu poparcia dla proponowanej zmiany, aby zapobiec istotnemu osłabieniu możliwości egzekwowania zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku określonych w umowie AETR oraz aby zapewnić pełną skuteczność środków ograniczających przyjętych przez Unię.
- (10) Nie można wykluczyć, że Republika Białorusi lub Federacja Rosyjska formalnie przedstawią Sekretarzowi Generalnemu ONZ, na podstawie art. 21 ust. 1 AETR, propozycję dotyczącą zmiany do umowy AETR niezależnie od dyskusji w organach utworzonych przez EKG ONZ. W takim przypadku państwa członkowskie powinny zgłosić zastrzeżenia wobec tej propozycji zgodnie z art. 21 ust. 2 lit. a) umowy AETR.
- (11) Stanowisko Unii ma być wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami grupy ekspertów ds. AETR oraz Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ, działające wspólnie w interesie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 32. sesji grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz, w stosownych przypadkach, na następnej sesji Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) lub na jakichkolwiek kolejnych sesjach polega na nieudzieleniu poparcia dla proponowanej zmiany AETR określonej w dokumentach ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 dotyczącej włączenia klauzuli „siły wyższej”, a także nieudzielaniu poparcia dla żadnej podobnej zmiany merytorycznej.

2. Stanowisko, o którym mowa w ust. 1, ma być wyrażone przez państwa członkowskie Unii będące członkami grupy ekspertów ds. AETR oraz Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ, działające wspólnie w interesie Unii.

Artykuł 2

Jeżeli Sekretarz Generalny ONZ zakomunikuje państwom członkowskim, na mocy art. 21 ust. 1 umowy AETR, że jakakolwiek Umawiająca się Strona, niezależnie od dyskusji w organach EKG ONZ, formalnie zaproponowała zmianę przedstawioną w dokumencie ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 w odniesieniu do włączenia klauzuli „siły wyższej” lub inną podobną zmianę merytoryczną, stanowisko, jakie ma być zajęte przez państwa członkowskie w imieniu Unii polega na zgłoszeniu zastrzeżeń wobec propozycji zgodnie z art. 21 ust. 2 lit. a) umowy AETR.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 maja 2023 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
J. FORSSMED
