

2024/3246

30.12.2024

DECYZJA RADY (UE) 2024/3246

z dnia 5 grudnia 2024 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów w kwestii uznawania inteligentnych tachografów do celów egzekwowania Umowy i świadczenia przez Komisję Europejską usług certyfikacji inteligentnych tachografów na rzecz Ukrainy

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 między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów ⁽¹⁾ (zwana dalej „Umową”) została podpisana przez Unię w dniu 29 czerwca 2022 r., zgodnie z decyzją Rady (UE) 2022/1158 ⁽²⁾ i weszła do tymczasowego stosowania w tym dniu. Umowa została zawarta przez Unię na mocy decyzji Rady (UE) 2022/2435 ⁽³⁾ i weszła w życie w dniu 5 grudnia 2022 r.
- (2) Umowa została zmieniona Umową między Unią Europejską a Ukrainą zmieniającą Umowę między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r. ⁽⁴⁾, która została podpisana przez Unię w dniu 20 czerwca 2024 r. zgodnie z decyzją Rady (UE) 2024/1876 ⁽⁵⁾ i jest tymczasowo stosowana od tego dnia.
- (3) Zgodnie z art. 7 Umowy Wspólny Komitet ustanowiony ust. 1 tego artykułu prowadzi okresowe przeglądy funkcjonowania Umowy w świetle jej celów i może przyjmować w tym względzie decyzje.
- (4) Na trzecim posiedzeniu Wspólny Komitet ma przyjąć decyzję w sprawie uznawania inteligentnych tachografów wykorzystywanych przez przewoźników obu stron Umowy wykonujących przewozy drogowe na podstawie Umowy zarówno w Unii, jak i w Ukrainie, oraz w sprawie świadczenia przez Komisję Europejską usług certyfikacji inteligentnych tachografów na rzecz Ukrainy.
- (5) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w ramach Wspólnego Komitetu, gdyż planowana decyzja Wspólnego Komitetu będzie wiążąca dla Unii.
- (6) Od 2019 r. pojazdy zarejestrowane w Unii mają być wyposażane w inteligentne tachografy spełniające wymogi rozdziału II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽⁶⁾, natomiast od 2010 r. pojazdy wykonujące międzynarodowe przewozy drogowe zarejestrowane w Ukrainie mają być wyposażane w tachografy cyfrowe spełniające wymogi Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe ⁽⁷⁾ („AETR”).

⁽¹⁾ Dz.U. L 179 z 6.7.2022, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj.

⁽²⁾ Decyzja Rady (UE) 2022/1158 z dnia 27 czerwca 2022 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów (Dz.U. L 179 z 6.7.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2022/1158/oj).

⁽³⁾ Decyzja Rady (UE) 2022/2435 z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów (Dz.U. L 319 z 13.12.2022, s. 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2435/oj>).

⁽⁴⁾ Dz.U. L, 2024/1878, 2.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/2024/1878/oj.

⁽⁵⁾ Decyzja Rady (UE) 2024/1876 z dnia 20 czerwca 2024 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy między Unią Europejską a Ukrainą zmieniającej Umowę między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 29 czerwca 2022 r. (Dz.U. L, 2024/1876, 2.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1876/oj>).

⁽⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁽⁷⁾ Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_international/1977/2829/oj.

- (7) W porównaniu z tachografem cyfrowym, inteligentny tachograf posiada kluczowe dodatkowe funkcje określone w art. 8, 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, które umożliwią lepsze egzekwowanie Umowy. Zapisywanie położenia pojazdu umożliwi lepsze egzekwowanie art. 4 Umowy, natomiast zdolność wczesnego zdalnego wykrywania możliwych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia umożliwi lepsze egzekwowanie art. 5D ust. 2 lit. c) pkt (ii).
- (8) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Umowy w świetle jej celów, powinna ona umożliwiać przewoźnikom drogowym towarów stosowanie bardziej skutecznych urządzeń kontroli niż tachografy cyfrowe przewidziane w AETR, ponieważ w przeciwnym razie ograniczona zostałaby skuteczność egzekwowania przepisów przez właściwe organy.
- (9) Bardziej szczegółowe zapisy tachografu dostarczane przez inteligentne tachografy znacznie usprawniłyby zatem wdrażanie Umowy dzięki dopuszczeniu korzystania z takich zapisów na podstawie jej art. 5B ust. 4.
- (10) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Umowy w świetle jej celów, należy zatem zezwolić na instalowanie i użytkowanie w Unii i na Ukrainie inteligentnych tachografów spełniających odpowiednie wymogi rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799⁽⁸⁾ w pojazdach wykonujących przewozy na podstawie Umowy. Nie uniemożliwia to jednak pojazdom wykonującym przewozy na podstawie Umowy dalszego korzystania z tachografów cyfrowych zgodnie z AETR.
- (11) Komisja Europejska powinna być odpowiedzialna za zapewnienie Ukrainie niezbędnych certyfikatów i kluczy do rozwoju infrastruktury inteligentnych tachografów. Ukraina powinna zatem uznać rolę Komisji Europejskiej w funkcjonowaniu systemu inteligentnych tachografów.
- (12) Stanowisko Unii, jakie ma być zajęte w ramach Wspólnego Komitetu, powinno zatem opierać się na projekcie decyzji Wspólnego Komitetu dołączonym do niniejszej decyzji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na trzecim posiedzeniu Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy art. 7 ust. 1 Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów w kwestii uznawania inteligentnych tachografów do celów egzekwowania Umowy oraz świadczenia przez Komisję Europejską usług certyfikacji inteligentnych tachografów na rzecz Ukrainy, opiera się na projekcie decyzji Wspólnego Komitetu dołączonym do niniejszej decyzji.

Przedstawiciele Unii we Wspólnym Komitecie mogą bez kolejnej decyzji Rady uzgodnić niewielkie zmiany projektu decyzji Wspólnego Komitetu.

Artykuł 2

Decyzja Wspólnego Komitetu zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2024 r.

W imieniu Rady

Przewodniczący

NAGY B.

⁽⁸⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2016/799/oj).

PROJEKT

**DECYZJA NR .../2024 WSPÓLNEGO KOMITETU USTANOWIONEGO NA MOCY UMOWY
MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ A UKRAINĄ W SPRAWIE TRANSPORTU DROGOWEGO
TOWARÓW**

z dnia ...

**w kwestii uznawania inteligentnych tachografów do celów egzekwowania Umowy oraz świadczenia
przez Komisję Europejską usług certyfikacji inteligentnych tachografów na rzecz Ukrainy**

WSPÓLNY KOMITET,

uwzględniając Umowę między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów ⁽¹⁾ w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją nr 1/2023 Wspólny Komitet przyjął swój regulamin wewnętrzny ⁽²⁾.
- (2) Zgodnie z art. 7 Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów (zwanej dalej „Umową”), ustanowiony w ust. 1 tego artykułu Wspólny Komitet prowadzi okresowe przeglądy funkcjonowania Umowy w świetle jej celów i może przyjmować decyzje w tym względzie.
- (3) Od 2019 r. pojazdy zarejestrowane w Unii mają być wyposażane w inteligentne tachografy spełniające wymogi rozdziału II rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ⁽³⁾, natomiast od 2010 r. pojazdy wykonujące międzynarodowe przewozy drogowo zarejestrowane w Ukrainie mają być wyposażane w tachografy cyfrowe spełniające wymogi Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowo ⁽⁴⁾ („AETR”).
- (4) W porównaniu z tachografem cyfrowym, inteligentny tachograf posiada kluczowe dodatkowe funkcje określone w art. 8, 9 i 10 rozporządzenia (UE) nr 165/2014, które umożliwią lepsze egzekwowanie Umowy. Zapisywanie położenia pojazdu umożliwi lepsze egzekwowanie art. 4 Umowy, natomiast zdolność wczesnego zdalnego wykrywania możliwych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia umożliwi lepsze egzekwowanie art. 5D ust. 2 lit. c) pkt (ii) Umowy.
- (5) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Umowy w świetle jej celów, powinna ona umożliwiać przewoźnikom drogowym towarów stosowanie bardziej skutecznych urządzeń kontroli niż tachografy cyfrowe przewidziane w AETR, ponieważ brak takiego zapisu mógłby ograniczyć skuteczność egzekwowania Umowy przez właściwe organy.
- (6) Bardziej szczegółowe zapisy tachografu dostarczane przez inteligentne tachografy mogłyby zatem znacznie usprawnić wdrażanie Umowy dzięki dopuszczeniu korzystania z takich zapisów na podstawie jej art. 5B ust. 4.
- (7) Aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie Umowy w świetle jej celów, należy zatem zezwolić na instalowanie i użytkowanie w Unii i w Ukrainie inteligentnych tachografów spełniających odpowiednie wymogi rozporządzenia (UE) nr 165/2014 i rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 ⁽⁵⁾ w pojazdach wykonujących przewozy na podstawie Umowy. Nie uniemożliwia to jednak pojazdom wykonującym przewozy na podstawie zmienionej Umowy dalszego korzystania z tachografów cyfrowych zgodnie z AETR przez.

⁽¹⁾ Dz.U. UE L 179 z 6.7.2022, s. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2022/1158/oj.

⁽²⁾ Decyzja Nr 1/2023 Wspólnego Komitetu ustanowionego na mocy Umowy między Unią Europejską a Ukrainą w sprawie transportu drogowego towarów z dnia 16 marca 2023 r. dotycząca przyjęcia regulaminu wewnętrznego (Dz.U. UE L 123 z 8.5.2023, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/928/oj>).

⁽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. UE L 60 z 28.2.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

⁽⁴⁾ Dz.U. WE L 95 z 8.4.1978, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.

⁽⁵⁾ 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. UE L 139 z 26.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_imp/2016/799/oj).

- (8) Komisja Europejska powinna być odpowiedzialna za zapewnienie Ukrainie niezbędnych certyfikatów i kluczy do rozwoju infrastruktury inteligentnych tachografów. Ukraina powinna zatem uznać rolę Komisji Europejskiej w funkcjonowaniu systemu inteligentnych tachografów,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej decyzji stosuje się następujące definicje:

- 1) „tachograf” oznacza urządzenie przeznaczone do instalowania w pojazdach w celu automatycznego lub półautomatycznego wyświetlania, rejestrowania, drukowania, przechowywania i wysyłania szczegółowych danych dotyczących ruchu, w tym prędkości takich pojazdów i danych dotyczących pewnych okresów aktywności osób kierujących tymi pojazdami;
- 2) „inteligentny tachograf” oznacza tachograf cyfrowy spełniający następujące wymogi:
 - a) automatyczne zapisywanie położenia pojazdu w pewnych punktach podczas dziennego okresu pracy, zgodnie z art. 8 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
 - b) wczesne zdalne wykrywanie możliwych przypadków manipulowania lub niewłaściwego użycia, zgodnie z art. 9 rozporządzenia (UE) nr 165/2014;
 - c) posiadanie interfejsu do inteligentnych systemów transportowych, zgodnie z art. 10 rozporządzenia (UE) nr 165/2014; oraz
 - d) zgodność ze specyfikacjami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2016/799 z następującymi dostosowaniami:
 - (i) „państwo(-a) członkowskie” należy rozumieć jako „państwo członkowskie Unii Europejskiej i Ukraina”;
 - (ii) do celów podsekcji 4.1 załącznika IC pkt 229 znakiem wyróżniającym dla Ukrainy jest „UA”.

Artykuł 2

Użytkowanie inteligentnych tachografów

Pojazdy zarejestrowane w Unii i w Ukrainie wyposażone w inteligentne tachografy mogą być wykorzystywane do wykonywania przewozów, o których mowa w art. 4 Umowy.

Artykuł 3

Homologacja typu inteligentnych tachografów i certyfikacja głównego organu certyfikacji

1. Homologacja typu inteligentnych tachografów odbywa się zgodnie z procedurą określoną w rozdziale III rozporządzenia (UE) nr 165/2014 z następującymi dostosowaniami:

„państwo członkowskie” należy rozumieć jako „państwo członkowskie Unii Europejskiej i Ukraina”.

2. Ukraina uznaje, że świadectwo interoperacyjności wydane zgodnie z art. 12 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 jest wydawane przez jedno laboratorium w imieniu i na odpowiedzialność Komisji Europejskiej.

3. Ukraina uznaje, że Komisja Europejska działa jako Główny Europejski Organ Certyfikacji (ERCA) w ramach określonych w rozporządzeniu (UE) 2016/799.

4. Komisja Europejska dostarcza właściwym organom Ukrainy materiały kryptograficzne do celów wydawania kart do tachografów kierowcom, warsztatom, przedsiębiorstwom i organom kontroli, zgodnie z polityką certyfikacji ERCA i polityką certyfikacji Ukrainy.

*Artykuł 4***Instalacja, przeglądy, użytkowanie urządzeń i egzekwowanie przepisów**

Przepisy rozdziałów IV–VI i art. 38 rozporządzenia (UE) nr 165/2014 stosuje się z następującymi dostosowaniami:
„państwo członkowskie” należy rozumieć jako „państwo członkowskie Unii Europejskiej i Ukraina”.

*Artykuł 5***Wejście w życie**

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w

W imieniu Wspólnego Komitetu

Współprzewodniczący
