



Briuselis, 2012 10 12
COM(2012) 589 final

2012/0284 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Ekspertų grupėje dėl Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

ES ir AETR taisyklių raida

Europos šalių susitarime dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (angl. *European Road Transport Agreement*, ERTA; pranc. *Accord Européen sur les Transports Routiers*, AETR) nustatytos taisyklės dėl profesionalių vairuotojų vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių. Šio daugiašalio susitarimo rengimą koordinavo Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija (JT EEK). Remiantis šiuo susitarimu Europos Sąjungoje priimtos panašios taisyklės, t. y. Reglamentas (EB) Nr. 561/2006¹ dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių ir Reglamentas (EEB) Nr. 3821/85² dėl tachografų – įrašymo įrangos, kurią naudojant tikrinama, kaip laikomasi taisyklių dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių. Prie šio susitarimo yra prisijungusios 27 ES valstybės narės ir 24 Europos ir Centrinės Azijos šalys.

2006 m. Europos Sąjungoje pradėtas naudoti skaitmeninis tachografas – privaloma vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių kontrolės įranga. Ji pakeitė nuo 1985 m. naudotus analoginius tachografus. Vėliau AETR susitariančiosios šalys susitarė nuo 2011 m. tokius pačius skaitmeninius tachografus įrengti tarptautiniam vežimui naudojamose savo transporto priemonėse. Jos susitarė į AETR susitarimą įrašyti naują 22bis straipsnį, kuriame numatyta, kad tachografo specifikacijos, Europos Sąjungos nustatytos iš dalies keičiant Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priedą (nors ir vienašališkai bei iš anksto nepasikonsultavus su ES nepriklausančiomis susitariančiosiomis šalimis), savaime taikomos visoms AETR susitarimo susitariančiosioms šalims.

2011 m. liepos 19 d. Komisija pateikė pasiūlymą pataisyti Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl tachografų. 2012 m. liepos 3 d. savo nuomonę priėmė Europos Parlamentas. Lygiagrečiai birželio 27 d. Taryba susitarė dėl bendro požiūrio, kuriuo turėtų būti grindžiama Tarybos pozicija per pirmąjį svarstymą. Iš dalies pakeistame reglamente bus nustatyti technologiniai patobulinimai, kurie turės svarbių pasekmių skaitmeninio tachografo specifikacijoms. Todėl Taryba įterpė konstatuojamąją dalį, pagal kurią „Komisija imsis atitinkamų veiksmų JT EEK, kad užtikrintų reikiamą Reglamento Nr. 3821/85 ir AETR susitarimo nuoseklumą.“ Komisijos komunikate „Skaitmeninis tachografas – būsimos veiklos gairės“³ taip pat atkreipiamas dėmesys į tai, kad AETR susitarimą būtina priderinti prie naujausių tachografų srities pokyčių.

¹ 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) R. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85, OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

² 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, OL L 370, 1985 12 31, p. 8.

³ COM(2011) 454 galutinis.

ES nepriklausančių AETR susitarimo susitariančiųjų šalių skundai

2009 m. Komisija priėmė Reglamentą (ES) Nr. 1266/2009⁴, kuriuo, be kita ko, išspręstas apvalinimo minutės tikslumu klausimas⁵ (su šiuo klausimu susijusių nuostatų įsigaliojimo data – 2011 m. spalio 1 d.) ir nustatytas reikalavimas įrengti dar vieną judesio jutiklį (nuo 2012 m. spalio 1 d.). Visi tachografai, įrengti transporto priemonėse po šių datų, turėjo arba turės atitikti šiuos naujus techninius reikalavimus. Pagal 22bis straipsnį šie nauji įpareigojimai, savaime taikomi visoms ES nepriklausančioms AETR susitarimo susitariančiosioms šalims

Reaguodamos į šiuos pokyčius Europos Sąjungoje, Rusijos Federacija, Baltarusija, Ukraina ir Turkija vis labiau reiškė nepasitenkinimą dėl 22bis straipsnyje nustatyto mechanizmo savaimingumo, kuris, jų nuomone, yra neproporcingas ir nepakankamas norint užtikrinti, kad skaitmeniniai tachografai būtų diegiami darniai. 2011 m. jos paprašė JT EEK kompetentingo organo – Kelių transporto darbo grupės (SC.1) – išspręsti šį klausimą oficialiai. Reaguodama į šį prašymą, 2011 m. rugsėjo mėn. SC.1 nusprendė suburti AETR susitarimo ekspertų grupę, kuri aptartų esamą AETR susitarimo įgyvendinimo padėtį ir pateiktų pasiūlymų dėl susitarimo pakeitimo.

Būtinybė susitarti dėl bendros ES pozicijos AETR susitarimo klausimu

AETR ekspertų grupė susitiko du kartus – 2012 m. kovo 2 d. ir birželio 6 d. Per šiuos susitikimus ES nepriklausančios susitariančios šalys patvirtino savo pasiryžimą rasti priimtina sprendimą, kad galėtų dalyvauti sprendimų priėmimo procese, ir pateikė konkrečių pasiūlymų:

- (a) Pirma, Rusijos Federacija pateikė pasiūlymą dėl naujo 22bis straipsnio, kuriuo esamas ES *acquis* perkėlimo į AETR susitarimą mechanizmas būtų pakeistas: sprendimus priimtų visos AETR susitarimo susitariančiosios šalys. Būtų įsteigtas administracinis komitetas, kuriame dalyvautų visos susitariančiosios šalys, ir jam būtų suteikti įgaliojimai nustatyti skaitmeninio tachografo specifikacijas. Kiekviena susitariančioji šalis turėtų balso teisę, o sprendimai būtų priimami paprasta dalyvaujančių ir balsuojančių narių balsų dauguma. Kворumui surinkti reiktų pusės susitariančiųjų šalių balsų.
- (b) Turkija paprašė ES užtikrinti TACHOnet prieinamumą, t. y. pasiūlyti tokį techninį sprendimą, kad būtų patenkinti visų susitariančiųjų šalių poreikiai, susiję su privatumu ir išlaidomis. Reiktų pažymėti, kad šiuo metu prie TACHOnet prisijungiama savanoriškai, naudojant *sui generis* sprendimus, bet dažniausiai naudojamas būdas – netiesioginis jungimasis per konkrečios ES valstybės narės sTesta prieigą (tik Kroatija ir buvusioji Jugoslavijos Respublika Makedonija tiesiogiai jungiasi per sTesta).

⁴ Apvalinimas iki 60 sekundžių, kai registruojama vairavimo trukmė dažnų ir trumpalaikių sustojimų atveju.

⁵ 2009 m. gruodžio 16 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1266/2009, kuriuo dešimtąjį kartą su technikos pažanga derinamas Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų, OL L 339, 2009 12 22, p. 3.

- (c) Ukraina ir Turkija paklausė, ar, atsižvelgiant į svarbų ES vaidmenį plėtojant tachografus, ES galėtų prisijungti prie AETR susitarimo. Tai garantuotų ir supaprastintų nuolatinį ES teisės aktų derinimą su AETR susitarimo pokyčiais.

Taip pat buvo pasiūlyta, kad būsimasis administracinis komitetas būtų įgaliotas ne tik patvirtinti technines skaitmeninio tachografo specifikacijas, bet ir keisti socialines taisykles, kurios patenka į AETR susitarimo taikymo sritį. Tačiau Komisija mano, kad toks siūlymas nesujęs su susitarimo taikymo sritimi ir kad šiuo metu jo svarstyti neverta, tad neketina siūlyti jokių tolesnių su tuo siūlymu susijusių veiksmų.

Kiti ekspertų grupės susitikimai numatyti 2012 m. spalio 25 d. ir gruodžio 3 d. Galima tikėtis, kad Europos Sąjungos bus paprašyta sutarti dėl aiškios ir tvirtos pozicijos, kad ekspertų grupė galėtų užbaigti savo darbą. Atsižvelgiant į pateiktų pasiūlymų svarbą ir taikymo sritį, taip pat į tai, kad AETR susitarimo reglamentuojamos sritys priskirtos išimtinai ES kompetencijai, paprasto pozicijų derinimo vietoje nepakaktų, tad reikia oficialios ES lygmeniu suderintos pozicijos.

2. SIŪLOMI AETR PAKEITIMAI

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, gali būti svarstoma galimybė išlaikyti dabartinį 22bis straipsnio mechanizmą ir stabdyti AETR ekspertų grupėje vykstančias diskusijas. Tačiau ši galimybė nebūtų tikra alternatyva. Pasirinkus tokį scenarijų, socialinės ir tachografų taisyklės nebebūtų tinkamai taikomos ES nepriklausančiose AETR susitarimo šalyse. Panašų požiūrį jau yra išsakiusios Rusija, Baltarusija ir Ukraina. Jos įspėjo, kad nebesutiktų laikytis įpareigojimo naudoti įtaisą, kurio techniniam turiniui negali turėti įtakos.

Reikėtų pažymėti, kad ES registruoti vežėjai į trečiąsias šalis vykdo apie 8 % tarptautinio vežimo operacijų, o didžioji tų trečiųjų šalių dalis yra prie AETR susitarimo prisijungusios šalys. Kai kuriose valstybėse narėse vežimo operacijų su ES nepriklausančiomis AETR susitarimo šalimis dalis gali viršyti 30 %. Be to, pagamintas prekes ES eksportuoja savo AETR partnerėms, o daugumą šių prekių veža ES vežėjai. Todėl bet koks ginčas tarp ES ir jos AETR susitarimo partnerių būtų žalingas ES kelių krovinio transporto sektoriui.

Dėl naujausių pokyčių Rusijoje atsiranda papildomų sunkumų. Apskaičiuota, kad Europos socialinės taisyklės galėtų būti taikytinos 4–5 mln. Rusijos transporto priemonių. Šiuo metu tik nedidelė dalis šių transporto priemonių vykdo AETR taikymo sričiai priskirtą tarptautinio vežimo veiklą ir turi tachografus. Tačiau ši padėtis pasikeis, nes 2012 m. Rusija nusprendė įvesti reikalavimą, kad krovinių vežimui šalies viduje tachografai būtų naudojami privaloma tvarka. Todėl tikėtina, kad Rusija bus labiau linkusi naudoti savo tachografus vežimo operacijoms su ES.

Todėl panašu, kad Europos Sąjungai itin svarbu persvarstyti esamą tachografų sistemą. Todėl Komisija siūlo, kad AETR ekspertų grupėje būtų suderinta ES pozicija dėl AETR pataisų.

a. 22bis straipsnio pakeitimas

Pakeitus 22bis straipsnį Ženevoje būtų įsteigtas JT EEK koordinuojamas administracinis komitetas. Todėl ES nepriklausančios AETR partnerės galėtų daryti įtaką tachografų derinimui su technikos pažanga, dalyvaudamos administracinio komiteto darbe. Šis naujai sukurtas AETR komitetas savo sprendimus priimtų paprasta arba kvalifikuota balsų dauguma.

Pasirinkus šį scenarijų būtų sunku užtikrinti, kad administracinio komiteto Ženevoje patvirtintos specifikacijos derėtų su Komisijos specifikacijomis, kurias ji priimtų gavusi pagal Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 įsteigto Derinimo su technikos pažanga komiteto nuomonę. Toks galimas nenuoseklumas pažeistų pagal Reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 įsteigto komiteto įgaliojimus, be to, valstybėse narėse ir Europos Sąjungoje reikėtų labiau koordinuoti JT EEK organuose pristatomas pozicijas, nes Komisija negalėtų oficialiai išreikšti savo pozicijos. Jei ES taptų AETR susitarimo susitariančiąja šalimi, suderintą ES poziciją išreikštų Europos Komisija.

Be to, keičiant 22bis straipsnį reikėtų nustatyti griežtas sąlygas dėl balsavimo naujai įsteigtame AETR komitete tvarkos. Priešingu atveju gali atsitikti taip, kad nepaisant galimo ES vidaus koordinavimo šio komiteto posėdyje gali dalyvauti nepakankamai valstybių narių, kad būtų pasipriešinta netinkamoms ES nepriklausančių šalių partnerių siūlomoms pataisoms.

Pavyzdžiui, pirmajame ekspertų grupės posėdyje Rusijos Federacija pateikė pasiūlymą, kad sprendimai būtų priimami paprasta dalyvaujančių ir balsuojančių narių balsų dauguma, o kvorumui surinkti reikėtų pusės susitariančiųjų šalių balsų (šiuo metu prie AETR yra prisijungusi 51 šalis). Praktiškai tai reikėtų, kad sprendimai galėtų būti priimami dalyvaujant ne mažiau kaip 26 susitariančiosioms šalims, o jiems priimti reikėtų bent 14 balsų. Tačiau AETR klausimams skirtuose susitikimuose dabar paprastai dalyvauja tik 6–7 ES valstybės narės. O didelės ES nepriklausančios šalys (Rusija, Turkija, Ukraina) visuomet dalyvauja ir jau yra parodžiusios, kad puikiai geba prireikus pasitelkti kitas susitariančiąsias šalis iš NVS ar Centrinės Azijos šalis (pvz., Baltarusiją, Kazachstaną).

b. 14 straipsnio pakeitimas siekiant sudaryti sąlygas ES prisijungti prie AETR susitarimo

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikėtų numatyti, kad ES prisijungtų prie AETR susitarimo. Jeigu ES prisijungtų prie AETR susitarimo, tai ir toliau galėtų daryti svarią įtaką tvirtinant tachografų specifikacijas. Taip būtų užtikrintas darnus ES teisės aktų ir AETR plėtojimas, nes Ženevoje priimtos taisyklės, paskelbtos Oficialiajame leidinyje, būtų tiesiogiai taikomos pagal ES vidaus teisinę tvarką. Tai padėtų valstybėms narėms išvengti teisinio neapibrėžtumo, t. y. nuspręsti, kurios tachografų taisyklės turi viršenybę – AETR ar Europos Sąjungos.

Dėl šio pakeitimo reikėtų iš dalies pakeisti AETR susitarimo 14 straipsnį ir numatyti, kad regioninės integracijos organizacijos taip pat galėtų prisijungti prie AETR. Pats prisijungimas vyktų antruoju etapu; dėl jo būtų priimtas Komisijos pasiūlymu grindžiamas Tarybos sprendimas.

Reikėtų priminti, kad, taikant AETR susitarimą, vežimo operacijos tarp ES valstybių narių laikomos nacionalinėmis vežimo operacijomis (AETR susitarimas taikomas tik tarptautinėms vežimo operacijoms). Tokios pozicijos ES ir jos valstybės narės laikėsi visuomet. Prisijungdamos prie AETR aštuntajame dešimtmetyje Bendrijas sudarančios valstybės narės tuomet padarė išlygą, kurioje šis principas įtvirtintas. Šis principas tebetaikomas, nors kai kurios ES valstybės narės prisijungė prie AETR susitarimo prieš įstodamos į ES, todėl joms minėta išlyga nebuvo taikoma. Taigi, prisijungdama prie AETR susitarimo ES turėtų deponuoti panašią išlygą, kuri leistų Europos Sąjungai toliau tobulinti savo skaitmeninius tachografus, naudotinus vežimui ES viduje.

Todėl administracinio komiteto balsavimo taisyklės turėtų būti parengtos taip, kad Europos Sąjungai būtų garantuotas įtakingas vaidmuo. Pavyzdžiui, reikėtų numatyti, kad sprendimai būtų priimami dviejų trečdalių susitikime dalyvaujančių ir balsuojančių susitariančiųjų šalių

kvalifikuota balsų dauguma (esamomis sąlygomis ES atiduotų 27 susitariančiųjų šalių balsus (proporcingai atstovaujama narių skaičiui), o iš viso susitikime galėtų dalyvauti 51 susitariančioji šalis). Kворumui reikėtų pusės susitariančiųjų šalių balsų. ES derintų savo poziciją remdamasi Komisijos pasiūlymu – būtų taikoma SESV 218 straipsnio 9 dalyje nustatyta tvarka, pagal kurią Taryba Sąjungos vardu gali priimti poziciją susitarimu įsteigta organe.

Reikėtų pažymėti, kad tokia galimybė atspindi nusistovėjusią tarptautinių techninių susitarimų praktiką. Pavyzdžiui, numatyta tvarka būtų visiškai tokia pati kaip pataisytame 1958 m. susitarime dėl transporto priemonių tipo patvirtinimo⁶.

Numatomas Sąjungos prisijungimas atitiktų Teisingumo Teismo AETR susitarimo jurisprudenciją. Savo 1971 m. precedentiniame sprendime⁷ Teismas konstatavo, kad į trečiąsias šalis važinėjančių kelių transporto priemonių ekipažų darbas yra išimtinė Bendrijos kompetencija, ir nustatė vidaus ir išorės kompetencijos panašumo principą⁸. Pagal SESV 3 straipsnio 2 dalį ES turi išimtinę išorės kompetenciją spręsti AETR susitarimo taikymo srities klausimus, nes AETR daro poveikį Europos Sąjungos seniai priimtoms bendroms taisyklėms, kaip pažymima su AETR susijusioje Europos Teisingumo Teismo praktikoje. Papildomas argumentas: Reglamento (EB) Nr. 561/2006 10 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad, kadangi šio reglamento taikymo sritis apima AETR, Europos Sąjunga turi teisę derėtis dėl susitarimo ir jį sudaryti⁹.

Be to, 1977 m. gruodžio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2829/77 dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) įsiteisėjimo¹⁰ 3 straipsnyje nustatyta, kad „Susitarimus, kuriuos reikia pasiekti su trečiosiomis šalimis pagal AETR 2 straipsnio 2 dalį, sudaro Bendrija. AETR 3 straipsnio 2 dalyje numatytas priemones priima Taryba, remdamasi Komisijos pasiūlymu.“

c. Naujasis 10bis straipsnis. Vairuotojų kortelių nacionalinių registru sujungimas

Laikantis Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 IB priede nustatyto 268a reikalavimo, kuris buvo įtrauktas į šį reglamentą Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1266/2009, valstybės narės privalo elektroniniu būdu keisti duomenimis ir taip užtikrinti, kad jų išduodama tachografo vairuotojo kortelė būtų vienintelė. Pagal 22bis straipsnį šis įpareigojimas taikomas ir ES nepriklausančioms AETR susitarimo susitariančiosioms šalims.

⁶ Susitarimas dėl suvienodintų techninių nuostatų priėmimo ratinėms transporto priemonėms, įrangai ir dalims, kurios gali būti įrengiamos ir (arba) naudojamos ratinėse transporto priemonėse, ir pagal tas normas suteiktų patvirtinimų abipusio pripažinimo sąlygų, 2 peržiūra, įskaitant pakeitimus, kurie įsigaliojo 1995 m. spalio 16 d., OL L 346, 1997 12 17, p. 81–94.

⁷ Teisingumo Teismo sprendimas, AETR, byla 22/70 (1971 m. kovo 31 d.).

⁸ Visų pirma Teismas pareiškė, kad „tiek, kiek Bendrijos taisyklės yra skelbiamos tam, kad būtų pasiekti Sutartyje nustatyti tikslai, valstybės narės negali ne per Bendrijos institucijas prisiimti pareigų, kurios gali paveikti tas taisykles arba pakeisti jų taikymo sritį.“ Be to „šie Bendrijos įgaliojimai neapima galimybės, kad valstybės narės tuo pačiu metu naudotųsi savo įgaliojimais, nes visi veiksmai, kurių imtasi ne per Bendrijos institucijas, būtų nesuderinami su bendrosios rinkos vienviene ir vienodu Bendrijos teisės taikymu.“

⁹ Reglamento (EEB) Nr. 3820/85 3 straipsnyje aiškiai nustatoma ši ES kompetencijos sritis: „Bendrija pradeda derybas su trečiosiomis šalimis, kurių gali reikėti siekiant įgyvendinti šio reglamento nuostatas.“ Taip pat žr. Reglamento (EEB) Nr. 543/69 3 straipsnį.

¹⁰ OL L 34, 1977 12 24, p. 11.

Kad palengvintų šio reikalavimo laikymąsi ES lygiu, Komisija sukūrė ir sėkmingai įdiegė TACHOnet sistemą (vairuotojo kortelių nacionalinių registru sujungimo informacinių technologijų programą), kurią taikant visoje Europoje galima patikrinti, ar tokios kortelės yra vienintelės, ir taip išvengti sukčiavimo. TACHOnet sistemos teisinis pagrindas šiuo metu yra Komisijos rekomendacija¹¹, kurią pakeis speciali nuostata, įtraukta į Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 pakeitimą (jį šiuo metu svarsto Europos Parlamentas ir Taryba).

Siūlomomis AETR pataisomis į AETR susitarimo tekstą turėtų būti įtrauktas naujas straipsnis (10bis straipsnis). 268a reikalavime įtvirtintas įpareigojimas šiame straipsnyje būtų išdėstytas aiškiau ir būtų nustatyta privaloma elektroninio keitimosi duomenimis apie vairuotojų korteles tarp susitariančiųjų šalių tvarka. Tai padėtų ilgainiui visuotinai išplėsti ir padaryti perspektyvesnę praktiką, kurią jau taiko kelios ES nepriklausančios susitariančiosios šalys, nusprendusios savanoriškai prisijungti prie TACHOnet sistemos pagal dvišalius susitarimus su atskiromis valstybėmis narėmis.

Pagal Direktyvą 95/46/EB¹² duomenis perduoti galima tik trečiosioms šalims, kurios užtikrina tinkamą asmens duomenų apsaugos lygį. Todėl į naująjį 10bis straipsnį siūloma įtraukti įpareigojimą susitariančiosioms šalims užtikrinti tinkamo lygio asmens duomenų apsaugą.

Direktyvos 25 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad apsaugos, kurią suteikia trečioji šalis, lygio adekvatumas įvertinamas atsižvelgiant į duomenų perdavimo operacijos aplinkybes, įskaitant duomenų pobūdį ir siūlomos tvarkymo operacijos tikslą. Šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, kad duomenų, susijusių su tachografo kortelėmis, slaptumo lygis yra gana žemas. Nacionaliniuose registruose (kurie Europos Sąjungoje yra sujungti per TACHOnet sistemą) saugomos informacijos kiekis nedidelis, o pati informacija yra bendro pobūdžio (vairuotojo vardas, pavardė, gimimo data ir, jei žinoma, gimimo vieta; vairuotojo pažymėjimo numeris ir vairuotojo pažymėjimą išdavusi šalis; vairuotojo kortelės statusas ir vairuotojo kortelės numeris). Bet kuriuo atveju su visa šia informacija per patikrinimus keliuose gali susipažinti ES nepriklausančios šalies kontrolės pareigūnas. Su minėta informacija susipažinti galės tik kortelės išduodančios institucijos ir kontrolės pareigūnai, paskirti tikrinti, ar laikomasi taisyklių dėl profesionalių vairuotojų vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių. Be to, vienintelis elektroninio informacijos perdavimo tikslas yra užtikrinti, kad AETR susitariančiųjų šalių nacionaliniuose registruose nebūtų informacijos apie kelias galiojančias vairuotojo korteles, išduotas tam pačiam vairuotojui.

Tokiomis aplinkybėmis galima pagrįstai manyti, kad visos arba dauguma ES nepriklausančių AETR susitariančiųjų šalių gali užtikrinti tinkamą asmens duomenų, susijusių su tachografo kortelėmis, apsaugos lygį. Bet kuriuo atveju pagal direktyvos 25 straipsnio 4 dalį, jeigu nustatoma, kad kuri nors trečioji šalis neužtikrina tokio tinkamo apsaugos lygio, valstybėms narėms turėtų būti leista imtis būtinų priemonių, kad duomenys nebebūtų perduodami tai šaliai.

Be to, reikėtų pažymėti, kad TACHOnet sistemos veikimas grindžiamas ES vidaus IT komunikacine sistema (sTESTA), kuriai nustatyti eksporto ir įgyvendinimo apribojimai, taikomi tam tikrose ES nepriklausančiose valstybėse. Prie TACHOnet tiesiogiai per sTESTA gali prisijungti tik tos ES nepriklausančios AETR šalys, kurios yra kandidatės tapti ES

¹¹ 2010 m. sausio 13 d. Komisijos rekomendacija dėl valstybių narių saugaus keitimosi elektroniniais duomenimis siekiant patikrinti išduodamų vairuotojų kortelių autentiškumą, OL L 9/10, 2010 I 14.

¹² 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo.

narėmis. Iš likusių šalių kai kurios galėtų sudaryti su atskiromis valstybėmis narėmis pirmiau minėtus dvišalius susitarimus ir taip gauti galimybę netiesiogiai jungtis prie TACHOnet sistemos. Tačiau naudotis tokia galimybe suinteresuotosioms šalims yra sudėtinga. Ji nėra optimali, nes didinamas prisijungimo taškų skaičius, be to, tokia galimybe negali pasinaudoti visos susitariančiosios šalys.

Todėl, atsižvelgiant į dabartinių TACHOnet ir sTESTA sistemų saugumo apribojimus, reikėtų sukurti alternatyvią IT sistemą, kad ES nepriklausančios susitariančiosios šalys turėtų alternatyvią elektroninio keitimosi informacija su valstybėmis narėmis (ir šalimis kandidatėmis tapti ES narėmis) priemonę. Komisija rengiasi pradėti tyrimą, kurio tikslas – nustatyti esamas technines galimybes, pvz., naudojant saugų interneto ryšį. Šio tyrimo rezultatai turėtų būti gauti 2013 m. pabaigoje.

3. AETR SUSITARIMO PERSVARSTYMO PROCEDŪRA

AETR susitarimo 20 ir 21 straipsniuose nustatytas susitarimo persvarstymo mechanizmas. 21 straipsnis itin svarbus Europos Sąjungai, nes jame numatyta galimybė taikyti „tyliąją“ persvarstymo procedūrą, pagal kurią siūlomų pataisų neturi ratifikuoti susitariančiosios šalys. Kadangi šioje procedūroje nenumatyta oficiali derybų procedūra, atrodo, kad būtų tikslinga taikyti Tarybos sprendimą, kuriuo nustatoma bendra pozicija.

Remiantis pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį priimta ES pozicija, valstybės narės, bendrai veikdamos Sąjungos interesų labui, inicijuoja AETR susitarimo persvarstymą ir laikosi Europos Sąjungos sutarties 4 straipsnio 3 dalyje nustatyto lojalaus bendradarbiavimo įpareigojimo.

Atsižvelgiant tai, kad AETR susitarimo pakeitimui reikalingoms procedūroms užbaigti reikia laiko, tikslinga atrasti laikiną būdą, kaip konsultuotis su AETR šalimis dėl ES lygmens sprendimų, susijusių su tachografų pakeitimais. Atsižvelgdama į tai, Komisija jau rekomendavo savo pasiūlyme dėl Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 pakeitimo sukurti Tachografų forumą, kuriame dalyvautų ekspertai iš ES valstybių narių ir ES nepriklausančių susitariančiųjų šalių. Komisija ketina konsultuotis su šiuo forumu prieš priimdama sprendimus dėl IB priedo techninio pobūdžio atnaujinimų.

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Ekspertų grupėje dėl Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 90 straipsnį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

pranešusi Europos Parlamentui,

kadangi:

- (1) kaip nurodė Teisingumo Teismas¹³, kelių transporto priemonių ekipažų darbas priskirtas Europos Sąjungos išimtinai išorės kompetencijai. Šia kompetencija naudojama ES viduje, ypač pagal priimtą 1969 m. kovo 25 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 543/69 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo¹⁴, 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo¹⁵, 1985 m. gruodžio 20 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3821/85 dėl kelių transporto priemonėse naudojamų tachografų¹⁶ ir pagal neseniai priimtą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006/EB¹⁷. Kadangi Reglamento Nr. 561/2006 taikymo sritis apima AETR susitarimo dalyką, Sąjunga turi teisę derėtis dėl susitarimo ir jį sudaryti. Į trečiąsias šalis važinėjančių kelių transporto priemonių ekipažų darbą reglamentuojančios taisyklės (įskaitant taisykles dėl tachografų, kurie naudojami siekiant užtikrinti atitiktį minėtoms taisyklėms) – tai ir ES reglamentų, ir AETR susitarimo reglamentuojama sritis. Šias taisykles būtina suderinti;
- (2) ypatingos aplinkybės, kuriomis buvo deramasi dėl AETR susitarimo, išimties tvarka pateisina procedūrą, pagal kurią Sąjungos valstybės narės, suderinusios savo

¹³ Teisingumo Teismo sprendimas, 1971 m. kovo 31 d., AETR, byla 22/70.

¹⁴ OL L 77, 1969 3 29, p. 49.

¹⁵ OL L 370, 1985 12 31, p. 1.

¹⁶ OL L 370, 1985 12 31, p. 8.

¹⁷ OL L 102, 2006 4 11, p. 1.

veiksmus, atskirai pateikė ratifikavimo ar prisijungimo raštus, tačiau veikė Sąjungos vardu ir paisė jos interesus;

- (3) kitas Ekspertų grupės posėdis įvyks 2012 m. gruodžio 3 d. Per tą posėdį Ekspertų grupė greičiausiai nagrinės pasiūlymus, kuriais siekiama padaryti AETR susitarimo pataisų. Todėl atsiras teisinių padarinių, nurodytų SESV 218 straipsnio 9 dalyje;
- (4) ES valstybės narės, kaip AETR susitarimo susitariančiosios šalys, laikydamosi 1977 m. gruodžio 12 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2829/77 dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo (AETR) įsiteisėjimo¹⁸ ir Europos Sąjungos sutarties 4 straipsnio 3 dalyje įtvirtintos lojalios bendradarbiavimo pareigos, įpareigtos bendradarbiauti, kad būtų pradėtas taikyti AETR susitarimo 21 straipsnyje nustatytas to susitarimo pataisų mechanizmas;
- (5) siekiant visos Europos mastu suderinti kelių transporto priemonėse naudojamos įrašymo įrangos (tachografų) taisykles, būtina taikyti ypatingą sprendimų priėmimo procesą, kurį vykdant būtų atsižvelgiama į Europos Sąjungos prerogatyvas ir trečiųjų šalių, kurios yra AETR susitarimo susitariančiosios šalys, interesus;
- (6) AETR susitarimo 22bis straipsnyje dabar numatyta, kad Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 pakeitimus, susijusius su skaitmeniniu tachografu, savaime perima visos AETR susitariančiosios šalys nerengiant jokių oficialių konsultacijų iki pakeitimų priėmimo Europos Sąjungoje. Kaip nurodyta Komisijos komunikate „Skaitmeninis tachografas – būsimos veiklos gairės“¹⁹, dabartinis mechanizmas kliudo tinkamai ir darniai įgyvendinti į persvarstyto Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3821/85 pasiūlymą įtrauktas priemones ir diegti skaitmeninį tachografą ES nepriklausančiose susitariančiose šalyse. Todėl Europos Sąjungai svarbu patobulinti sprendimų dėl skaitmeninių tachografų ir AETR priėmimo procesą ir atitinkamai iš dalies pakeisti 22bis straipsnį, įsteigiant Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (JT EEK) Administracinį komitetą, kuris nustatytų technines tachografo specifikacijas visai AETR susitarimo taikymo erdvei;
- (7) AETR susitarimo ir numatomo sprendimų priėmimo naujame komitete, įsteigtame pagal 22bis straipsnį, proceso specifika, taip pat tai, kad kelių transporto priemonių ekipažų darbas priskirtas išimtinai Europos Sąjungos kompetencijai, pateisina Europos Sąjungos prisijungimą prie AETR susitarimo; toks prisijungimas taip pat atitiktų Teismo nutarimą dėl AETR susitarimo byloje 22/70, be to, užtikrintų veiksmingą atstovavimą ES interesams JT EEK procedūrose. Po Sąjungos prisijungimo Komisija ES vardu reikš pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį Tarybos priimtą Sąjungos poziciją, Administraciniame komitete naudodamasi visų valstybių narių balso teisėmis;
- (8) šiuo metu AETR susitarimo 14 straipsnyje nenumatyta galimybė, kad prie Susitarimo galėtų prisijungti kiti subjektai nei JT EEK valstybės narės ir valstybės, kurios priimtos į JT EEK su patariamąjo balso teise. Dėl šios priežasties, siekiant sudaryti Europos Sąjungos prisijungimo prie AETR susitarimo sąlygas, 14 straipsnis turėtų būti

¹⁸ OL L 334, 1977 12 24, p. 11.

¹⁹ COM(2011) 454 galutinis.

iš dalies pakeistas ir jame turėtų būti numatyta, kad Europos regioninės integracijos organizacijos galėtų prisijungti prie AETR susitarimo;

- (9) siekiant veiksmingai įgyvendinti Reglamento Nr. 3821/85 IB priede nustatytą 268a reikalavimą užtikrinti veiksmingesnį vairuotojo kortelių tikrinimą bei kontrolę AETR susitarimo taikymo erdvėje ir palengvinti kontrolės pareigūnų darbą, reikėtų sukurti nacionalinius elektroninius registrus ir numatyti šių registrų sujungimą. Sujungimo nuostatos turėtų būti parengtos atsižvelgiant į susitariančiųjų šalių vidaus saugumo reikalavimus ir užtikrinant tinkamą perduodamų asmens duomenų apsaugos lygį, laikantis aukščiausių tarptautinių standartų,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

(1) Ekspertų grupėje Sąjungos pozicija dėl Europos šalių susitarimo dėl kelių transporto priemonių ekipažų, važinėjančių tarptautiniais maršrutais, darbo atitinka šio sprendimo priedą ir yra reiškiamą valstybių narių, kurios yra AETR narės, bendrai veikiančių Sąjungos interesų labui.

Valstybės narės perduoda šias siūlomas pataisas Jungtinių Tautų Generaliniam Sekretoriui AETR susitarimo 21 straipsnio 1 dalyje nustatyta tvarka.

(2) Formaliems ir nedideliems šios pozicijos pakeitimams galima pritarti nereikalaujant keisti pozicijos.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Šis sprendimas įsigalioja [...].

Priimta Briuselyje

*Tarybos vardu
Pirmininkas*

I PRIEDAS

Nauja 22bis straipsnio redakcija (1B priedėlio keitimo tvarka)

22bis straipsnis pakeičiamas šiuo straipsniu:

1. Įsteigiamas Administracinis komitetas, kuris atsako už sprendimus dėl šio Susitarimo 1B priedėlio pataisų. Administracinis komitetas sudarytas iš visų Susitarimo Susitariančiųjų Šalių.
2. Administracinio komiteto pagrindinė buveinė yra Ženevoje. Jo posėdžiai paprastai vyksta Ženevoje. Komitetas gali nuspręsti rengti posėdžius kitose vietose.
3. Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos Vykdomasis Sekretorius teikia Komitetui reikiamas sekretoriato paslaugas.
4. Kas dvejus metus Komitetas renka pirmininką ir du pirmininko pavaduotojus.
5. Kartą per metus ir bet kada prireikus Jungtinių Tautų Generalinis Sekretorius sušaukia Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos kuruojamą Administracinį komitetą.
6. Bet kuri Susitariančioji Šalis gali siūlyti šio Susitarimo 1B priedėlio pataisus. Bet kokia siūloma pataisa raštu pateikiama Europos ekonomikos komisijos sekretoriatui likus 3 mėnesiams iki Administracinio komiteto posėdžio, kuriame siūloma tą pataisą priimti, pradžios. Bet kurios siūlomos pataisos tekstas trimis Europos ekonomikos komisijos kalbomis pateikiamas visoms Susitariančiosioms Šalims bent prieš mėnesį iki Administracinio komiteto posėdžio, kuriame siūloma tą pataisą priimti, pradžios.
7. Kad Administracinis komitetas galėtų priimti sprendimus, reikalingas kvorumas – ne mažiau kaip pusės Susitariančiųjų Šalių balsai, plus vienos Susitariančiosios Šalies balsas. Nustatant kvorumą, regioninės integracijos organizacijos, kurios yra šio Susitarimo Susitariančiosios Šalys, turi tiek balsų, kiek jų turi tų regioninės integracijos organizacijų valstybės narės, tačiau nereikalaujama, kad tos valstybės narės dalyvautų balsuojant.
8. Administracinis komitetas priima sprendimus dalyvaujančių ir balsuojančių Susitariančiųjų Šalių balsų dauguma.
9. Priimant sprendimus kiekviena Susitariančioji Šalis turi vieną balsą. Regioninės integracijos organizacijos, kuri yra Susitarimo Susitariančioji Šalis, atstovas balsuodamas atiduoda organizacijos valstybių narių balsus, tačiau nereikalaujama, kad tos valstybės narės dalyvautų balsuojant.
10. Jei dėl siūlomos šio Susitarimo 1B priedėlio pataisos prireikia iš dalies pakeisti kitus Susitarimo straipsnius ar priedus, priedėlio pataisos negali įsigaliooti anksčiau nei pataisos, susijusios su kitomis Susitarimo dalimis. Tokiu atveju, jei 1B priedėlio pataisos pateikiamos tuo pat metu kaip ir kitų Susitarimo dalių pakeitimai, jų įsigaliojimo diena nustatoma pagal dieną, nustatytą taikant procedūras, bendrai apibūdintas 21 straipsnyje, atsižvelgiant į 1B priedėlio pataisoje nurodytą dieną, jei tai šio straipsnio 7 dalyje numatytas atvejis.

II PRIEDAS

Galima 14 straipsnio redakcija (Regioninės integracijos organizacijų prisijungimas prie AETR susitarimo)

14 straipsnis taisomas taip:

įterpiama 1a dalis:

„Šį Susitarimą taip pat gali pasirašyti regioninės integracijos organizacijos. Šiame Susitarime regioninės ekonominės integracijos organizacija – bet kuri tam tikro regiono suverenių valstybių įkurta organizacija, kurios kompetencijai priklauso tam tikri šiuo Susitarimu reglamentuojami klausimai ir kuri tinkamai įgaliota šį Susitarimą pasirašyti, ratifikuoti, priimti ar prie jo prisijungti.“

5 dalis taisoma taip:

5. Kiekvienoje valstybėje arba **regioninės integracijos organizacijoje**, kuri ratifikuoja šį Susitarimą ar prisijungia prie jo po to, kai aštuntasis ratifikavimo ar prisijungimo dokumentas, minimas šio straipsnio 4 dalyje, yra perduodamas saugoti, šis Susitarimas įsigalioja praėjus šimtui aštuoniasdešimčiai dienų po to, kai ši valstybė arba **regioninės integracijos organizacija** įteikia saugoti ratifikavimo ar prisijungimo dokumentą.

III PRIEDAS

Galima naujo 10a straipsnio redakcija

1. Siekiant užtikrinti, kad vairuotojai neturėtų anksčiau įgytos galiojančios vairuotojo kortelės, kaip apibrėžta Susitarimo 1B priede, Susitariančiosios Šalys naudoja nacionalinius elektroninius registrus, kuriuose toliau nurodyta informacija apie vairuotojų korteles saugoma bent tiek laiko, kiek galioja tos vairuotojų kortelės:

- vairuotojo pavardė ir vardas;
- gimimo data ir, jei žinoma, vairuotojo gimimo vieta;
- vairuotojo pažymėjimo numeris ir vairuotojo pažymėjimą išdavusi šalis (jei taikoma);
- vairuotojo kortelės statusas;
- vairuotojo kortelės numeris.

2. Susitariančiosios Šalys imasi visų būtinų priemonių, kad elektroniniai registrai būtų tarpusavyje sujungti ir kad visoje jų teritorijoje tais registrais galėtų naudotis kortelę išduodančios institucijos ir kontrolės pareigūnai, paskirti tikrinti, ar laikomasi taisyklių dėl profesionalių vairuotojų vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių.

3. Išduodamos, keisdamos ir, jei būtina, atnaujinamos vairuotojo kortelę, Susitariančiosios Šalys, elektroniniu būdu keisdamosi duomenimis, tikrina, ar vairuotojas neturi kitos galiojančios vairuotojo kortelės. Susitariančiosios šalys užtikrina tinkamą perduodamų asmens duomenų apsaugos lygį, laikydamosi aukščiausių tarptautinių standartų. Tai reiškia, kad perduodami tik tie duomenys, kurių reikia norint atlikti šią patikrą, ir kad tie duomenys nenaudojami jokiais kitais tikslais be išankstinio asmens duomenis teikiančios Susitariančiosios Šalies leidimo.