

Bruselj, 25. januar 2021
(OR. en)

5604/21

**Medinstitucionalna zadeva:
2021/0013 (NLE)**

TRANS 26

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	25. januar 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2021) 26 final
Zadeva:	Predlog SKLEPA SVETA o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupini strokovnjakov za Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), in v delovni skupini za cestni promet Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2021) 26 final.

Priloga: COM(2021) 26 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupini strokovnjakov za Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), in v delovni skupini za cestni promet Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. PREDMET UREJANJA PREDLOGA

Ta predlog se nanaša na sklep o določitvi stališča, ki naj se v imenu Unije zastopa v skupini strokovnjakov za Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (v nadaljnjem besedilu: Sporazum AETR), Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) in v delovni skupini UN/ECE za cestni promet (SC.1) v zvezi s predvideno spremembo sporazuma AETR za vključitev tehničnih specifikacij za pametni tahograf v Sporazum.

Po razpravah v skupini strokovnjakov za sporazum AETR in začetku veljavnosti Uredbe (EU) 2020/1054¹, ki vključuje revidirana pravila o tahografu, je treba določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa na naslednjih sestankih skupine strokovnjakov za sporazum AETR in delovne skupine UN/ECE za cestni promet (SC.1).

2. OZADJE PREDLOGA

2.1. AETR

Cilj Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), je harmonizirati zakonodajni okvir pogodbenic Sporazuma glede časa vožnje in počitka poklicnih voznikov, pa tudi ustrezne tehnične zahteve za konstrukcijo in namestitvev tahografa. Sporazum AETR je začel veljati 5. januarja 1976. Nato je bil spremenjen, nazadnje 20. septembra 2010.

Vse države članice so pogodbenice Sporazuma.

2.2. Skupina strokovnjakov za sporazum AETR in delovna skupina za cestni promet

Skupina strokovnjakov za sporazum AETR je tehnična in neformalna skupina, ki jo je ustanovil Odbor za notranji promet UN/ECE s ciljem oblikovanja predlogov sprememb Sporazuma.

Delovna skupina za cestni promet (SC.1) je skupina, ki jo je ustanovil Odbor za notranji promet, spodbuja pa razvoj in olajšanje mednarodnega cestnega prevoza s harmonizacijo in poenostavitvijo pravil in zahtev, povezanih s cestnim prevozom.

Predlogi za spremembo sporazuma AETR se uradno sprejmejo v skladu s členom 21 Sporazuma, na podlagi katerega lahko vsaka pogodbenica predlaga spremembe Sporazuma. Predloge je treba predložiti generalnemu sekretarju Združenih narodov. Pogodbenice lahko nato v šestih mesecih izrazijo nasprotovanje predlogu. Predlog se šteje za sprejet, če nobena pogodbenica ne nasprotuje navedenim spremembam.

V praksi se vsi predlogi za spremembo sporazuma AETR najprej obravnavajo in potrdijo v skupini SC.1, preden ena od pogodbenic spremembe predloži generalnemu sekretarju Združenih narodov. Kadar predlog vsebuje spremembe dodatkov 1, 2 ali 3 k Prilogi k Sporazumu ali uvodnih členov Dodatka 1B k Sporazumu, mora skupina SC.1 predlog sprejeti

¹ Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmori ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (UL L 249, 15.7.2020, str. 1).

z navadno večino pogodbenic, ki so navzoče in glasujejo, kot je določeno v členih 22, 22a in 22b Sporazuma.

2.3. Potreba po sklepu Sveta

Stališče EU, določeno s Sklepom Sveta (EU) 2016/1877², je vključevalo naslednje elemente:

- črtanje člena 22a Sporazuma, ki določa samodejno uporabo specifikacij za tahograf iz sporazuma AETR, in njegovo nadomestitev s postopkom iz člena 22 Sporazuma. Postopek iz člena 22 bi bil nekoliko spremenjen, da bi se izognili temu, da bi lahko specifikacijam za tahograf nasprotovala samo ena tretjina pogodbenic;
- spremembo člena 14 Sporazuma, da se omogoči pristop EU k Sporazumu;
- spremembo člena 10 Sporazuma, da se vključi sklicevanje na Uredbo (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta³ in Prilogo 1C k Uredbi (EU) 2016/799⁴, ki določa tehnične specifikacije za pametni tahograf.

Poleg tega je Svet 19. novembra 2018 sprejel Sklep (EU) 2018/1926⁵ o stališču, ki se zavzame v imenu Evropske unije, o izvajanju sistema TACHOnet s strani pogodbenic sporazuma AETR, ki niso članice EU, na podlagi tehnologije „e-Delivery“.

Treba je določiti novo stališče EU za naslednja sestanka skupine strokovnjakov za sporazum AETR in delovne skupine za cestni promet februarja 2021 oziroma oktobra 2021. V tem novem stališču je treba upoštevati razprave v skupini strokovnjakov za sporazum AETR od oktobra 2016 in začetek veljavnosti Uredbe (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta⁶, ki spreminja Uredbo (EU) št. 165/2014 o tahografih, 20. avgusta 2020.

Uredba (EU) 2020/1054 določa, da se položaj vozila zapiše samodejno, zlasti vsakič, ko vozilo prečka mejo države članice in ko vozilo opravlja dejavnosti natovarjanja ali raztovarjanja. Zaradi teh novih zahtev je treba razviti novo različico pametnega tahografa (v nadaljnjem besedilu: različica 2 pametnega tahografa), ki bo morala biti vgrajena v novoregistrirana vozila najpozneje dve leti po sprejetju tehničnih specifikacij s strani Komisije, to je najpozneje avgusta 2023. Poleg tega bo morala biti različica 2 pametnega tahografa vgrajena ne samo v novoregistrirana vozila, ampak tudi v vsa vozila, ki opravljajo mednarodni prevoz, najpozneje tri leta od konca leta začetka veljavnosti tehničnih specifikacij za vozila, opremljena z analognim tahografom in digitalnim tahografom v skladu

² Sklep Sveta (EU) 2016/1877 z dne 17. oktobra 2016 o stališču, ki se zastopa v imenu Evropske unije v skupini strokovnjakov za Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), in v delovni skupini za cestni promet Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UL L 288, 22.10.2016, str. 49).

³ Uredba (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (UL L 60, 28.2.2014, str. 1).

⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 z dne 18. marca 2016 o izvajanju Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta za določitev zahtev glede konstrukcije, preskušanja, namestitve, delovanja in popravila tahografov in njihovih sestavnih delov (UL L 139, 26.5.2016, str. 1).

⁵ Sklep Sveta (EU) 2018/1926 z dne 19. novembra 2018 o stališču, ki se zavzame v imenu Evropske unije v skupini strokovnjakov za Evropski sporazum o delu posadk na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze, v okviru Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UL L 313, 10.12.2018, str. 13).

⁶ Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmori ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (UL L 249, 31.7.2020, str. 1).

s specifikacijami iz člena 3(4) Uredbe (EU) št. 165/2014, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/1054, ter najpozneje štiri leta po začetku veljavnosti tehničnih specifikacij za vozila, opremljena s pametnim tahografom, iz člena 3(4a) Uredbe (EU) št. 165/2014, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/1054. Ta razvoj zakonodaje EU je treba upoštevati v razpravah v okviru sporazuma AETR.

3. TRENUTNO STANJE – NAPREDEK POGAJANJ

3.1. Uvedba pametnega tahografa s sporazumom AETR

Od leta 2016 ni bilo mogoče doseči napredka pri reformi institucionalnega okvira Sporazuma, zlasti pri spremembi člena 14, da se omogoči pristop EU k Sporazumu, in spremembi pravil za sprejetje specifikacij za tahograf iz člena 22. Tem vidikom so do zdaj nasprotovale pogodbenice Sporazuma, ki niso članice EU.

Vendar se vse pogodbenice Sporazuma, vključno z državami članicami, strinjajo, da je treba tehnične specifikacije za pametni tahograf čim prej vključiti v Sporazum, in sicer iz dveh razlogov. Prvič, države pogodbenice sporazuma AETR, ki niso članice EU, bi morale izpolnjevati enake visoke standarde EU glede nadzоровanja dejavnosti voznikov z uvedbo najnaprednejše različice tahografa. V tem okviru je treba navesti, da so vozila, ki so v EU registrirana od junija 2019, opremljena s pametnim tahografom ter da bo različica 2 pametnega tahografa nameščena v novoregistrirane tovornjake in avtobuse z maso več kot 3,5 tone najpozneje avgusta 2023 v skladu z Uredbo (EU) 2020/1054 v okviru svežnja za mobilnost I. Drugič, dokler ne bodo specifikacije za pametni tahograf vključene v Sporazum, bi lahko pogodbenice sporazuma AETR, ki niso članice EU, načeloma vozilom, registriranim v EU in opremljenim s pametnim tahografom, prepovedale vstop na svoje ozemlje.

Od leta 2018 so torej razprave v skupini strokovnjakov za sporazum AETR osredotočene na vključitev tehničnih specifikacij za pametni tahograf v Sporazum. Tako je bilo doseženo skupno soglasje o specifikacijah za pametni tahograf in obliki, v kateri bi morale biti vključene v Sporazum.

Na podlagi tega skupnega soglasja je Hrvaška 8. aprila 2020 sekretariatu UN/ECE v imenu EU poslala uradno vlogo za vključitev tehničnih specifikacij za pametni tahograf v Sporazum. Ta uradna vloga temelji na tehničnih specifikacijah, kot jih je Komisija sprejela v svoji Izvedbeni uredbi (EU) 2016/799, ob upoštevanju omejenega števila prilagoditev okviru sporazuma AETR:

- nadomestitve izrazov „države članice“ in „zapisovalna naprava“ z izrazoma „pogodbenice“ oziroma „nadzorna naprava“;
- možnosti, da se v skladu z veljavnimi nacionalnimi zakoni omejijo oddajna moč DSRC (namenska komunikacija kratkega dosega) in podatki, ki se oddajajo prek vmesnika z ITS;
- nadomestitve vseh sklicevanj na zakonodajo EU s sklicevanju na mednarodne vire z enako vsebino, kot so pravilniki UN/ECE.

Poleg tega bi bilo treba standarde EU, navedene v specifikacijah za tahograf, v petih letih po datumu začetka veljavnosti specifikacij za pametni tahograf iz sporazuma AETR nadomestiti s standardi ISO.

Nobena od zgornjih sprememb ne bo vplivala na interoperabilnost pametnega tahografa in njegovih sestavnih delov.

3.2. Datum uporabe specifikacij za pametni tahograf

Čeprav je bil v razpravah o vsebini specifikacij za pametni tahograf dosežen pomemben napredek, še vedno potekajo razprave o datumu, ko bi morale te specifikacije postati obvezne za pogodbenice sporazuma AETR, ki niso članice EU. Ruska federacija zahteva prehodno obdobje štirih let od začetka veljavnosti zadevne spremembe Sporazuma, tj. enako obdobje kot za uporabo prejšnjih različic tahografa s strani pogodbenic sporazuma AETR.

S takim prehodnim obdobjem bi se znatno odložila uvedba pametnega tahografa s strani pogodbenic sporazuma AETR, ki niso članice EU. Če bo na sestanku skupine SC.1 v oktobru 2021 dosežen dogovor o tehničnih specifikacijah za pametni tahograf in datumu njihove uporabe, glede na pričakovani čas, ki ga sekretariat skupine strokovnjakov potrebuje za pripravo dokumentacije za sprejetje specifikacij, in šestmesečni postopek za sprejetje iz člena 22 Sporazuma ni pričakovati, da bodo specifikacije sprejete in vključene v Sporazum pred junijem 2022. Če specifikacije postanejo obvezne štiri leta po datumu začetka veljavnosti spremembe, pogodbenice sporazuma AETR, ki niso članice EU, pametnih tahografov ne bi začele vgrajevati v vozila, novoregistrirana na njihovem ozemlju, pred junijem 2026, tj. približno sedem let po EU.

4. STALIŠČE, KI SE ZASTOPA V IMENU UNIJE

Vključitev različice 2 pametnega tahografa v Sporazum bo prispevala k boljšemu izvrševanju pravil o času vožnje in počitka na območju uporabe sporazuma AETR s tem, da se bodo v tahografu zapisovali dodatni položaji vozila. Ker bodo morala biti vsa vozila, registrirana v EU, leta 2025 opremljena z različico 2 pametnega tahografa⁷, bo z vključitvijo specifikacij za različico 2 pametnega tahografa tudi preprečen položaj, v katerem bi na ozemlju EU še dolgo vozila vozila, opremljena z dvema različnima različicama pametnega tahografa.

Ker bodo morala biti novoregistrirana vozila v EU opremljena z različico 2 pametnega tahografa od približno sredine leta 2023, bi EU lahko sprejela, da bo različica 2 pametnega tahografa v vozila, novoregistrirana v pogodbenicah sporazuma AETR, ki niso članice EU, vgrajena najpozneje konec leta 2025. Pogodbenicam sporazuma AETR, ki niso članice EU, bi bilo lahko odobreno dodatno dvoletno prehodno obdobje za vgradnjo različice 2 pametnega tahografa v vsa vozila, vključena v dejavnosti prevoza na ozemlju EU, tj. najpozneje do konca leta 2027.

Komisija je na sestanku skupine strokovnjakov za sporazum AETR oktobra 2020 predstavila glavne funkcije različice 2 pametnega tahografa in spremembe, ki naj bi bile vključene v specifikacije, ki so bile sekretariatu UN/ECE v imenu Unije predložene 8. aprila 2020 (specifikacije, ki ustrezajo različici 1 pametnega tahografa). Na podlagi izvedbenega akta o tehničnih specifikacijah za različico 2 pametnega tahografa, ki naj bi ga Komisija sprejela leta 2021, bo EU pozneje skupini strokovnjakov za sporazum AETR – najverjetneje na sestanku skupine oktobra 2021 – predstavila revidirani tehnični dodatek (Dodatek 1C) s tehničnimi specifikacijami za različico 2 pametnega tahografa, ki naj bi bile vključene v Sporazum.

Poleg tega je treba spremeniti nekatere vidike stališča, ki se zastopa v imenu EU, določene v Sklepu (EU) 2016/1877. Kar zadeva člen 22 Sporazuma, je v stališču EU, predstavljenem v Sklepu (EU) 2016/1877, predviden predlog v imenu Unije za spremembe navedenega člena, da se med drugim določi, da se spremembe sprejmejo, če generalnega sekretarja o ugovoru zoper spremembe uradno obvesti največ ena polovica pristojnih uprav pogodbenic, medtem

⁷ Glej člen 3(4) in (4)(a) Uredbe (EU) št. 165/2014, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2020/1054.

ko je v sporazumu AETR trenutno določeno, da lahko spremembi nasprotuje tretjina pogodbenic. Spremembi, ki jo je predlagala EU, so močno nasprotovale pogodbenice sporazuma AETR, ki niso članice EU. Zato se sprememba sedanjega postopka iz člena 22 ne predlaga več.

Poleg tega in prav tako v povezavi s stališčem, ki se zastopa v imenu EU, predstavljenim v Sklepu (EU) 2016/1877, se po razpravah v skupini strokovnjakov za sporazum AETR ne zdi več potrebno črtati člen 22a Sporazuma, ki se bo še naprej uporabljal za prejšnje različice tahografa.

To ne vpliva na spremembo člena 14 Sporazuma, da se omogoči pristop EU k sporazumu AETR, ki je bila predmet Sklepa Sveta (EU) 2016/1877, zato bo EU še naprej zahtevala tako spremembo.

EU je oktobra 2020 skupini strokovnjakov za sporazum AETR pojasnila svoja predhodna stališča glede pametnega tahografa in glavnih dodatnih funkcij. EU je tudi predstavila svoja predhodna stališča glede datumov uvedbe različice 2 pametnega tahografa iz Sporazuma. EU je potrdila, da bo uradno stališče EU poslano sekretariatu UN/ECE za razpravo, ki bo potekala v skupini strokovnjakov za sporazum AETR februarja 2021.

Prvi osnutek predloga za specifikacije za različico 2 pametnega tahografa bi lahko bil predstavljen na sestanku skupine strokovnjakov za sporazum AETR februarja 2021.

5. POVZETEK PREDLAGANIH SPREMEMB

5.1 Sprememba člena 10 zaradi sklicevanja na tehnične specifikacije za pametni tahograf

Ker bodo tehnične specifikacije za različico 2 pametnega tahografa vključene kot nov Dodatek 1C k Prilogi k Sporazumu, bi se moral člen 10 sklicevati na te specifikacije, ki jih je treba šteti za skladne z zahtevami Sporazuma od datuma začetka veljavnosti zadevne spremembe Sporazuma.

5.2 Sprememba člena 13, s katero se omogoči prehodno obdobje za uvedbo pametnega tahografa

Člen 13 določa štiriletno prehodno obdobje, preden tehnične specifikacije za tahograf postanejo obvezne za pogodbenice sporazuma AETR. Kar zadeva različico 2 pametnega tahografa, bi morala biti novoregistrirana vozila opremljena s pametnim tahografom najpozneje 31. decembra 2025. Vozila, ki se uporabljajo v mednarodnem prevozu, bi morala biti s pametnim tahografom opremljena najpozneje 31. decembra 2027.

5.3 Sprememba člena 14, da se omogoči pristop organizacij za regionalno povezovanje k sporazumu AETR

Člen 14 omejuje možnost pristopa k sporazumu AETR na države, ki so članice UN/ECE, ali države, ki lahko sodelujejo v UN/ECE v posvetovalni funkciji. Da bi se omogočil pristop EU, je treba člen 14 spremeniti, tako da imajo tudi organizacije za regionalno povezovanje pravico pristopiti k Sporazumu.

5.4 Sprememba člena 22, da se postopek iz tega člena uporabi za spremembe tehničnih specifikacij za pametni tahograf

Postopek iz člena 22 Sporazuma bi se moral uporabljati tudi za različico 2 pametnega tahografa, ki bo opredeljena v novem Dodatku 1C. Člen 22a bi moral v Sporazumu ostati nespremenjen in se bo še naprej uporabljal za digitalni tahograf.

5.5 Vključitev tehničnih specifikacij za pametni tahograf kot Dodatka 1C k sporazumu AETR

Celotno besedilo tehničnih specifikacij za različico 2 pametnega tahografa bi bilo treba v Sporazum vključiti kot Dodatek 1C k Prilogi k Sporazumu. Predlog EU za Dodatek 1C bo na voljo leta 2021. Izdelan bo na podlagi specifikacij, ki so bile v imenu Unije predložene 8. aprila 2020 (različica 1 pametnega tahografa), in specifikacij EU, ki naj bi jih Komisija sprejela leta 2021 na podlagi Uredbe (EU) 2020/1054.

5.6 Sprememba certifikata o homologaciji, da se vključijo homologacije pametnega tahografa in njegovih sestavnih delov

Certifikat o homologaciji iz poglavja III v Dodatku 2 je treba spremeniti, da se v obseg certifikata vključi Dodatek 1C, torej pametni tahograf.

6. PRAVNA PODLAGA

6.1 Postopkovna pravna podlaga

6.1.1 Načela

Člen 218(9) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU) ureja sklepe o določitvi „stališč, ki naj se v imenu Unije zastopajo v organu, ustanovljenem s sporazumom, kadar ta organ sprejema akte s pravnim učinkom, razen aktov o spremembah ali dopolnitvah institucionalnega okvira sporazuma“.

Člen 218(9) PDEU se uporablja ne glede na to, ali je Unija članica organa ali pogodbenica sporazuma⁸.

Pojem „akti s pravnim učinkom“ vključuje tudi akte, ki imajo pravni učinek zaradi pravil mednarodnega prava, ki veljajo za zadevni organ. Vključuje tudi instrumente, ki nimajo zavezujočega učinka v mednarodnem pravu, a lahko „odločilno vpliva[jo] na vsebino ureditve, ki jo [sprejme] zakonodajalec Unije“⁹.

6.1.2 Uporaba v obravnavanem primeru

Delovna skupina za cestni promet (SC.1) je organ, ki ga je ustanovil UN/ECE.

Akt, v zvezi s katerim je delovna skupina za cestni promet pozvana, naj ga potrdi, preden se spremembe predložijo generalnemu sekretarju Združenih narodov za sprejetje v skladu s členom 21 Sporazuma, pomeni akt, ki ima pravne učinke. Predvideni akt bo zavezujoč v mednarodnem pravu v skladu s členom 14 sporazuma AETR.

Predvideni akt ne dopolnjuje ali spreminja institucionalnega okvira Sporazuma.

Postopkovna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 218(9) PDEU.

6.2 Materialna pravna podlaga

6.2.1 Načela

Materialna pravna podlaga za sklep po členu 218(9) PDEU je odvisna predvsem od cilja in vsebine predvidenega akta, glede katerega naj bi se v imenu Unije zastopalo stališče. Če ima predvideni akt dva cilja ali elementa in je eden od teh ciljev ali elementov glavni, drugi pa postranski, mora sklep po členu 218(9) PDEU temeljiti na samo eni materialni pravni podlagi, in sicer na tisti, ki se zahteva za glavni ali prevladujoči cilj ali element.

⁸ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

⁹ Sodba Sodišča z dne 7. oktobra 2014, Nemčija/Svet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke 61 do 64.

6.2.2 *Uporaba v obravnavanem primeru*

Glavni cilj in vsebina predvidenega akta se nanašata na prometno politiko.

Materialna pravna podlaga za predlagani sklep je zato člen 91.

6.3 **Zaključek**

Pravna podlaga predlaganega sklepa bi moral biti člen 91 PDEU v povezavi s členom 218(9) PDEU.

7. **OBJAVA PREDVIDENEGA AKTA**

Primerno je, da se spremembe Sporazuma po njihovem sprejetju objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*.

Predlog

SKLEP SVETA

o stališču, ki se v imenu Evropske unije zastopa v skupini strokovnjakov za Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), in v delovni skupini za cestni promet Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 v povezavi s členom 218(9) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (v nadaljnjem besedilu: sporazum AETR)¹⁰, je začel veljati 5. januarja 1976. Nazadnje je bil spremenjen 20. septembra 2010.
- (2) V skladu s členom 21 sporazuma AETR lahko katera koli pogodbenica generalnemu sekretarju Združenih narodov predloži predloge sprememb Sporazuma. Preden se predlogi predložijo generalnemu sekretarju Združenih narodov, se najprej obravnavajo v delovni skupini za cestni promet (v nadaljnjem besedilu: skupina SC.1) Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE).
- (3) Predvideno je, da bosta skupina strokovnjakov za sporazum AETR na svojem 25. sestanku, predvidenem februarja 2021, in skupina SC.1 na svojem 116. sestanku, predvidenem oktobra 2021, obravnavali spremembe sporazuma AETR za sprejetje pametnega tahografa.
- (4) Člen 22a sporazuma AETR določa, da spremembe Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85¹¹ v zvezi z digitalnim tahografom samodejno upoštevajo vse pogodbenice sporazuma AETR, ne da bi se o njih uradno posvetovale ali glasovale. Nesodelovanje pogodbenic sporazuma AETR pri postopku razvoja in sprejetja tehničnih specifikacij za digitalni tahograf je bil glavni vzrok za nezadovoljstvo nekaterih od teh pogodbenic. Komisija v svojem sporočilu „Digitalni tahograf: Načrt za prihodnje dejavnosti“¹² ugotavlja, da ta mehanizem ogroža pravilno in usklajeno uporabo digitalnega tahografa s strani pogodbenic, ki niso članice Unije. Zato je v interesu Unije, da se postopek odločanja v zvezi z digitalnimi tahografi spremeni in da se v skupini strokovnjakov za sporazum AETR predlaga uporaba postopka iz člena 22(1), (2) in (3) za vključitev tehničnih specifikacij za pametni tahograf v sporazum AETR. Člen 22a bi moral ostati v veljavi za morebitne prihodnje spremembe prejšnjih različic tahografa.

¹⁰ UL L 95, 8.4.1978, str. 1.

¹¹ Uredba Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (UL L 370, 31.12.1985, str. 8).

¹² COM(2011) 454 final.

- (5) Člen 10 sporazuma AETR določa, da se za tahograf, katerega konstrukcija, namestitvev, uporaba in preskušanje se izvajajo v skladu z Uredbo (EGS) št. 3821/85, šteje, da izpolnjuje zahteve iz sporazuma AETR. Člen 10 bi bilo treba spremeniti, da se vključi sklicevanje na tehnične specifikacije za pametni tahograf, za katere bi bilo treba šteti, da izpolnjujejo zahteve iz sporazuma AETR od datuma začetka veljavnosti Dodatka 1C k Prilogi k sporazumu AETR.
- (6) Točni datum za uvedbo pametnega tahografa iz sporazuma AETR bi moral biti določen v členu 13 sporazuma AETR o prehodnih določbah.
- (7) Člen 14 sporazuma AETR ne omogoča pristopa organov, ki niso države članice UN/ECE in države, ki lahko sodelujejo v UN/ECE v posvetovalni funkciji. Da se omogoči pristop Unije k sporazumu AETR, bi bilo zato treba spremeniti člen 14, da se organizacijam za regionalno povezovanje omogoči pristop k sporazumu AETR.
- (8) Pristop Unije k sporazumu AETR podpirajo številni argumenti. Prvič, Unija ima izključno pristojnost na področju dela posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze, kot je bilo potrjeno v sodbi v zadevi 22/70. Drugič, tak pristop bi zagotovil učinkovito zastopanje interesov Unije v okviru sporazuma AETR. Nazadnje, posebnosti sporazuma AETR in predlagani postopek odločanja utemeljujejo, zakaj bi morala biti Unija pogodbena.
- (9) Tehnične specifikacije za pametni tahograf, ki naj bi bile vključene v sporazum AETR kot Dodatek 1C k Prilogi k Sporazumu, bi bilo treba izdelati na podlagi specifikacij, ki so bile v imenu Unije 8. aprila 2020 predložene skupini strokovnjakov za sporazum AETR, in na podlagi specifikacij, ki naj bi jih Komisija sprejela leta 2021 na podlagi Uredbe (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta¹³.
- (10) Certifikat o homologaciji za digitalne tahografe iz poglavja III Dodatka 2 k Prilogi k sporazumu AETR bi bilo treba spremeniti, da bi se lahko uporabljal tudi za homologacijo pametnih tahografov in njihovih sestavnih delov.
- (11) Primerno je določiti stališče, ki naj se v imenu Unije zastopa v skupini strokovnjakov za sporazum AETR in delovni skupini za cestni promet, da se doseže vseevropska harmonizacija na področju zapisovalnih naprav v cestnem prometu (tahografov).
- (12) Stališče Unije izrazijo države članice Unije, ki so članice skupine strokovnjakov za sporazum AETR in delovne skupine za cestni promet, pri čemer nastopijo skupno –

SPREJEL NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Stališče, ki se v imenu Unije zastopa na 25. sestanku skupine strokovnjakov za Evropski sporazum o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), in na 116. sestanku delovne skupine UN/ECE za cestni promet, je v skladu s predlaganimi spremembami sporazuma AETR, kot so določene v Prilogi k temu sklepu.

¹³ Uredba (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (UL L 249, 31.7.2020, str. 1).

O formalnih in manjših spremembah stališča iz prvega odstavka se je mogoče dogovoriti, ne da bi bilo treba spremeniti navedeno stališče.

Člen 2

1. Stališče iz člena 1 izrazijo države članice Unije, ki so članice skupine strokovnjakov za sporazum AETR in delovne skupine UN/ECE za cestni promet, pri čemer nastopijo skupno.
2. Države članice sporočijo predlagane spremembe skupini strokovnjakov za sporazum AETR.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na države članice.

V Bruslju,

*Za Svet
Predsednik*