EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 26.8.2016
COM(2016) 541 final

2016/0258 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) Evropské hospodářské komise OSN

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Vývoj předpisů EU a dohody AETR

Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) podepsalo 51 evropských a asijských hraničních zemí, aby se sjednotila pravidla pro dobu řízení a odpočinku (včetně technických specifikací tachografu), a omezily se tak překážky mezinárodní silniční přepravy zboží a cestujících.

Tato mnohostranná dohoda byla vypracována pod záštitou Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN). Stala se vzorem pro obdobné předpisy v rámci Evropské unie, jmenovitě pro nařízení (ES) č. 561/2006[1] o době řízení a odpočinku a pro nařízení (EHS) č. 3821/85[2] o záznamovém zařízení v silniční dopravě.

V roce 2006 zavedla EU jakožto povinné vybavení pro sledování doby řízení a doby odpočinku digitální tachograf, který nahradil tachograf analogový používaný od roku 1985. Smluvní strany dohody AETR se následně domluvily, že ve svých vozidlech používaných v mezinárodní dopravě zavedou tentýž digitální tachograf od roku 2011. Při této příležitosti také ujednaly, že do dohody AETR vloží nový článek 22a, který stanoví, že se specifikace tachografu – přestože o nich při změně přílohy IB nařízení (EHS) č. 3821/85 jednostranně rozhodla EU bez předchozí konzultace s mimounijními smluvními stranami – automaticky vztahují na všechny smluvní strany dohody AETR.

Stížnosti mimounijních smluvních stran dohody AETR

V roce 2009 přijala Komise nařízení (EU) č. 1266/2009[3], které mimo jiné řeší tzv. problém jedné minuty[4] (od 1. října 2011) a zavádí druhý snímač pohybu (od 1. října 2012). Všechny tachografy instalované do vozidel po těchto datech musely nebo budou muset splňovat nové technické požadavky. Na základě článku 22a se tyto nové povinnosti automaticky vztahují i na mimounijní smluvní strany dohody AETR.

V souvislosti s tímto vývojem v EU začaly některé mimounijní smluvní strany dohody AETR pociťovat stále výraznější nespokojenost s automatičností mechanismu článku 22a. Mechanismus je podle nich nevyvážený a nehodí se pro zajištění harmonizovaného zavedení digitálního tachografu. V roce 2011 proto požádaly příslušný orgán EHK OSN – Podvýbor pro silniční dopravu (SC.1) – o oficiální řešení tohoto problému. Jmenovaný podvýbor se v září 2011 v reakci na žádost mimounijních stran rozhodl vytvořit pro dohodu AETR speciální skupinu odborníků, jež měla současný stav dohody projednat a připravit návrhy na její změnu.

Na zasedání skupiny odborníků v únoru 2016 upozornily mimounijní smluvní strany a sekretariát dohody AETR na právní překážky, pokud jde o provádění technických specifikací „inteligentního tachografu“, které Komise přijala v březnu 2016, v oblasti dohody AETR (tímto tachografem by měla být vybavena vozidla registrovaná od března 2019). Na 12.

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

[2] Nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8).

[3] Nařízení Komise (EU) č. 1266/2009 ze dne 16. prosince 2009, kterým se podesáté přizpůsobuje technickému pokroku nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. L 339, 22.12.2009, s. 3).

[4] Zaokrouhlování na 60 vteřin při zaznamenávání doby řízení v případě častých a krátkých zastávek.

zasedání skupiny odborníků pro dohodu AETR, jež se uskutečnilo dne 27. června v Ženevě, předložilo Rusko formální návrh, který měnil současný postup provádění specifikací tachografu v oblasti dohody AETR. Podle tohoto návrhu by se o budoucích změnách technických specifikací digitálního tachografu hlasovalo v Podvýboru pro silniční dopravu AETR a v druhé fázi by se pak změny předkládaly smluvním stranám, jež by mohly návrh opatření do šesti měsíců rozporovat.

Potřeba společného postoje EU v rámci dohody AETR

Rozhodnutí o postoji, který má Unie hájit ve skupině odborníků pro dohodu AETR[5], přijala Rada již v roce 2013. Tento postoj se týkal zejména výše popisované záležitosti, tj. uplatňování specifikací digitálního tachografu ze strany smluvních stran dohody AETR, a změny dohody tak, aby k ní mohla přistoupit EU. Vzhledem k nedávným jednáním v rámci skupiny odborníků a ke skutečnosti, že Rusko předložilo formální návrh na změnu dohody AETR, je však třeba, aby Rada před příští schůzí skupiny odborníků a Podvýboru pro silniční dopravu, jež se budou konat ve dnech 24. a 25. října 2016, stanovila nový postoj EU.

2. NAVRHOVANÉ ZMĚNY DOHODY AETR

a) Zrušení článku 22a a uplatňování postupu podle článku 22

Ustanovení o „automatické“ platnosti specifikací tachografu pro smluvní strany dohody AETR by mělo být zrušeno a pro budoucí změny těchto specifikací by se měl uplatňovat postup stanovený v článku 22 dohody. Stávající postup by se však měl nepatrně pozměnit, aby změny specifikací tachografu nemohla rozporovat pouhá jedna třetina smluvních stran.

b) Změna článku 14 umožňující přistoupení EU k dohodě AETR

Pravidla přijatá v rámci dohody AETR jsou použitelná ve vnitřním právním řádu EU. Aby se zaručil harmonizovaný vývoj právních předpisů EU a dohody AETR, je zapotřebí přistoupení EU k dohodě AETR.

To by vyžadovalo změnu článku 14 dohody, jež by umožnila účast organizací regionální integrace. K samotnému přistoupení by muselo dojít v druhém kroku tím, že by Rada na návrh Komise přijala příslušné rozhodnutí.

c) Změna článku 10 tak, aby odkazoval na nové nařízení EU, na jehož základě byly specifikace inteligentního tachografu přijaty, a vložení nové technické přílohy o specifikacích

Změnou článku 10 dohody AETR spočívající ve vložení odkazu na nařízení (EU) č. 165/2014 a na přílohu IC nařízení (EU) 2016/799, ve které se stanoví technické specifikace pro nový inteligentní tachograf, se zajistí, že budou nejnovější technologické změny zavedené právními předpisy EU v oblasti digitálního tachografu převzaty i smluvními stranami dohody AETR. V souvislosti se změnou článku 10 by také měl být k dohodě připojen nový dodatek o specifikacích inteligentního tachografu.

3. Nový článek 10a – propojení vnitrostátních rejstříků karet řidiče

Aby si bylo možné vyměňovat informace o kartách řidiče, Komise vytvořila a úspěšně zavedla systém TACHOnet – aplikaci IT, jež umožňuje propojení vnitrostátních rejstříků karet řidiče (za účelem ověřování jedinečnosti těchto karet na evropské úrovni) tak, aby se

[5] Rozhodnutí Rady 5826/13 ze dne 15. února 2013.

předcházelo podvodům. Právním základem systému TACHOnet je nařízení (EU) č. 165/2014. Skupina odborníků se již 28. února 2014 dohodla na vložení článku 10a, jenž by měl smluvním stranám ukládat povinnost si elektronicky vyměňovat informace o kartách řidiče, jak je tomu v současné době v EU. Článek 10a však dosud nebyl do dohody začleněn, jelikož žádná smluvní strana neiniciovala oznámení příslušné změny generálnímu tajemníkovi Organizace spojených národů. V souladu s povinností loajální spolupráce stanovenou v čl. 4 odst. 3 Smlouvy o EU by k tomuto oznámení mělo dojít postupem popsaným v čl. 21 odst. 1 dohody AETR.

4. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

V čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU se stanoví, že *„Rada na návrh Komise (...) stanoví postoje, které mají být jménem Unie zaujaty v orgánu zřízeném dohodou, má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky, s výjimkou aktů, které doplňují nebo pozměňují institucionální rámec dohody.“*

Co se týče použitelnosti čl. 218 odst. 9 SFEU, postup v něm stanovený musí být dodržen, jakmile jsou splněny v něm uvedené podmínky: a) příslušná oblast spadá do pravomoci Unie; b) postoj Unie se vyjadřuje v orgánu zřízeném mezinárodní dohodou; c) má-li tento orgán přijímat akty s právními účinky. Judikatura vyjasnila, že členství Unie v příslušném orgánu není pro použitelnost čl. 218 odst. 9 SFEU nezbytným předpokladem.

V současné době jsou smluvními stranami dohody AETR všechny členské státy EU. Nařízení (ES) č. 561/2006 stanoví, že dohoda AETR by se měla i nadále uplatňovat na silniční přepravu zboží a cestujících vozidly registrovanými v členském státě nebo v zemi, která je smluvní stranou AETR, na celou cestu mezi Unií a třetí zemí kromě Švýcarska a kromě zemí, které jsou smluvními stranami Dohody o Evropském hospodářském prostoru, nebo přes území této země.

Právním základem navrhovaného rozhodnutí Rady je článek 91 SFEU ve spojení s čl. 218 odst. 9 SFEU.

2016/0258 (NLE)

Návrh

ROZHODNUTÍ RADY

o postoji, který má být zaujat jménem Evropské unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) Evropské hospodářské komise OSN

(Text s významem pro EHP)

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 ve spojení s čl. 218 odst. 9 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Soudní dvůr ve svém rozsudku ze dne 31. března 1971 ve věci AETR, 22/70, uznal, že oblast práce osádek vozidel v silniční dopravě spadá do výlučné vnější pravomoci Unie. Tato pravomoc byla od té doby vykonávána v řadě právních aktů přijatých unijním zákonodárcem, jmenovitě pak v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006[6] a (EU) č. 165/2014 o tachografech v silniční dopravě[7]. Jelikož předmět dohody AETR spadá do působnosti nařízení č. 561/2006, je k sjednání a uzavření této dohody příslušná Unie.

(2) Evropská hospodářská komise OSN vytvořila v rámci dohody AETR skupinu odborníků. Jedná se o orgán, který je oprávněn vypracovávat a předkládat návrhy na změnu dohody AETR, včetně jejího článku 22a.

(3) Dne 24. října 2016 se uskuteční příští zasedání skupiny odborníků pro dohodu AETR a dne 25. října 2016 proběhne schůze Podvýboru pro silniční dopravu**.** Při této příležitosti plánují skupina odborníků a podvýbor prozkoumat návrhy, které učinily smluvní strany a které by v případě přijetí skupinou odborníků mohly po zahájení revize dohody AETR a jejím dokončení vést ke změně dohody AETR. To bude mít právní účinky zmiňované v čl. 218 odst. 9 Smlouvy o fungování EU.

(4) Jakmile dojde k přijetí návrhů skupinou odborníků, mají členské státy EU jako smluvní strany dohody AETR v druhém kroku povinnost spolupracovat tak, aby byl iniciován mechanismus pro revizi dohody AETR, v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2829/77[8] a s povinností loajální spolupráce podle čl. 4 odst. 3 Smlouvy o EU, v příslušných případech s výhradou rozhodnutí Rady v souladu s čl. 218 odst. 6.

---

6 Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1.

7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy (Úř. věst. L 60, 28.2.2014, s. 1.).

8 Nařízení Rady (EHS) č. 2829/77 ze dne 12. prosince 1977 o uvedení Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) v platnost (Úř. věst. L 334, 24.12.1977, s. 11).

Navrhované změny dohody AETR nabudou účinku až poté, co bude revize dohody AETR dokončena.

(5) Aby se dosáhlo celoevropské harmonizace v oblasti záznamového zařízení v silniční dopravě (tachografů), je nezbytné zavést jednotný rozhodovací proces. Tento proces by měl zohledňovat zájmy Unie a zájmy třetích zemí, které jsou smluvními stranami dohody AETR.

(6) Článek 22a dohody AETR stanoví, že změny nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 týkající se digitálního tachografu jsou automaticky přejímány všemi smluvními stranami dohody AETR bez jakékoliv formální konzultace nebo hlasování. Neúčast smluvních stran dohody AETR v procesu vypracovávání a přijímání technických specifikací pro digitální tachograf je hlavní příčinou nespokojenosti některých smluvních stran; Komise ve svém sdělení „Digitální tachograf: plán budoucích činností“[9] uznává, že tento mechanismus ohrožuje správné a harmonizované zavádění digitálního tachografu mimounijními smluvními stranami. Je proto v zájmu Unie rozhodovací proces týkající se digitálních tachografů změnit a v rámci skupiny odborníků navrhnout, aby byl zrušen článek 22a a na změny technických specifikací digitálního tachografu se uplatňoval postup stanovený v čl. 22 odst. 1 až 3.

(7) Jelikož žádné změny specifikací digitálního tachografu by se neměly dotýkat zásad a fungování dohody AETR, protože by se mělo jednat pouze o pravidelné aktualizace s ohledem na technický vývoj, měl by se počet smluvních stran, jež mohou tyto změny rozporovat, zvýšit z jedné třetiny na přinejmenším polovinu.

(8) Řada argumentů hovoří pro přistoupení Unie k dohodě AETR. Za prvé, Unie má v oblasti práce osádek vozidel v silniční dopravě výlučnou pravomoc, což potvrdil Soudní dvůr ve svém rozsudku ve věci 22/70. Za druhé, toto přistoupení by zaručilo účinné zastupování zájmů Unie v rámci dohody AETR. A v neposlední řadě specifické aspekty dohody AETR a navrhovaného rozhodovacího procesu jsou důvodem, proč by smluvní stranou měla být Unie namísto členských států.

(9) Článek 14 dohody AETR neumožňuje, aby k dohodě přistoupily jiné subjekty, než jsou členské státy EHK OSN a státy přijaté k EHK OSN v poradní funkci. Aby tedy Unie mohla přistoupit k dohodě AETR, měla by být navržena změna jejího článku 14, jež by zajistila přistupování organizací regionální integrace.

(10) Článek 10 dohody AETR stanoví, že tachograf, jehož konstrukce, montáž, užívání a zkoušení se provádí v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 3821/85, se pokládá za tachograf vyhovující požadavkům dohody AETR. Tato zásada platí pro všechny úpravy specifikací tachografu bez ohledu na to, zda se přijímají na základě nařízení (EHS) č. 3821/85, nebo jiného právního aktu. Použije se tudíž na nařízení (EU) č. 165/2014, které zrušilo a nahradilo nařízení Rady (EHS) č. 3821/85, i na prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799, kterým se stanoví technické specifikace pro nový inteligentní tachograf[10]. Z těchto důvodů by měl být článek 10 dohody AETR změněn tak, aby zahrnoval odkazy na nařízení (EU) č. 165/2014 a na prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/799, které se použijí od 15. června 2019 namísto nařízení Rady (EU) č. 3821/85. Do dohody AETR by se navíc měla začlenit nová příloha, jež bude obsahovat ustanovení prováděcího nařízení Komise (EU) 2016/799 a veškerá následná přizpůsobení technickému pokroku.

---

9 KOM(2011) 454 v konečném znění.

10 Úř. věst. L 139, 26.5.2016, s. 1.

(11) Osvědčení o schválení digitálních tachografů přiložené k dohodě AETR by mělo být upraveno tak, aby se mohlo používat i pro schvalování inteligentních tachografů a jejich součástí.

(12) Vzhledem k výše uvedenému je nutné přijmout toto rozhodnutí, kterým se stanoví postoj Unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a v Podvýboru pro silniční dopravu,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Postoj Unie ve skupině odborníků pro Evropskou dohodu o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR) a v Podvýboru pro silniční dopravu je v souladu s přílohami tohoto rozhodnutí a vyjádří jej členské státy, které jsou členy dohody AETR, jednajíce společně v zájmu Unie.

2. Členské státy sdělí navrhované změny skupině odborníků.

3. Formální a drobné úpravy tohoto postoje lze dohodnout, aniž by to vyžadovalo změnu uvedeného postoje.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne

Za Radu
předseda/předsedkyně