EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2016.8.26.
COM(2016) 541 final

2016/0258 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR) foglalkozó szakértői csoportján belül az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Az uniós és az AETR-szabályok fejlődése

A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodást (a továbbiakban: AETR) 51 egymással határos európai és ázsiai ország írta alá. Célja a nemzetközi közúti áru- és személyforgalom akadályainak csökkentése a vezetési és pihenőidőkre vonatkozó szabályok – így többek között a menetíró készülékekre vonatkozó műszaki előírások – harmonizálása révén.

A többoldalú megállapodás az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) égisze alatt került kidolgozásra. Az AETR nyomán hasonló szabályozás valósult meg az Európai Unión belül is, nevezetesen a vezetési és pihenőidőt szabályozó 561/2006/EK rendelet[1], valamint a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet[2] révén.

Az Európa Unió 2006-ban a vezetési és a pihenőidő nyomon követése céljából kötelezővé tette a digitális menetíró használatát, leváltva az 1985 óta használatban lévő analóg menetírókat. Ezt követően az AETR szerződő felei abban állapodtak meg, hogy 2011-től kezdve a nemzetközi fuvarozást végző járműveiket ugyanolyan digitális menetíróval szerelik fel. Ugyanezen alkalommal arról is megállapodás született, hogy noha az EU a 3821/85/EGK rendelet IB. mellékletének módosításakor egyoldalú döntés keretében, a nem uniós szerződő felek előzetes megkérdezése nélkül határozta meg a menetíró készülékek jellemzőit, az AETR szövege egészüljön ki a 22a. cikkel, amely előírja ezen jellemzők alkalmazásának automatikus kiterjesztését valamennyi AETR-félre.

A nem uniós AETR-felek kifogásai

A Bizottság 2009-ben elfogadta az 1266/2009/EU rendeletet[3], amely többek között rendelkezett (2011. október 1-jén kezdődő hatállyal) az ún. „egyperces kérdésről”[4] és (2012. október 1-jén kezdődő hatállyal) egy második mozgásérzékelő bevezetéséről. A járművekbe ezen időpontokat követően beszerelt valamennyi menetírónak meg kell felelnie az új műszaki követelményeknek. A 22a. cikk értelmében az említett új kötelezettségek automatikusan vonatkoznak az AETR nem uniós szerződő feleire is.

A fenti európai uniós fejlemények és a 22a. cikk szerinti mechanizmus automatikus alkalmazása egyes, nem uniós AETR-felekben növekvő elégedetlenséget váltott ki; a mechanizmus véleményük szerint egyoldalú szemléletű, és alkalmatlan a digitális menetírók harmonizált módon történő bevezetésére. 2011 folyamán felkérték az ENSZ EGB illetékes szervezetét, a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportot (SC.1), hogy hivatalosan foglalkozzon a kérdéssel. Kérésük nyomán az SC.1 2011 szeptemberében az AETR szakértői csoportjának felállításáról határozott, amely feladatul kapta, hogy vitassa meg az AETR állapotát és tegyen javaslatokat a megállapodás módosítására.

---

1 Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelete a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.04.11., 1. o.)

2 A Tanács 1985. december 20-i 3821/85/EGK rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről (HL L 370., 1985.12.31., 8. o.).

3 A Bizottság 2009. december 16-i 1266/2009/EU rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendeletnek a műszaki fejlődésre figyelemmel történő tizedik kiigazításáról (HL L 339., 2009.12.22., 3. o.).

4 A gyakori és rövid megállások esetén a vezetési idő 60 másodpercre kerekítve történő rögzítése.

A szakértői csoport 2016. februári ülésén a nem uniós AETR-felek és az AETR titkársága jogi akadályokat támasztottak az ún. „intelligens” menetíró készülék tekintetében a Bizottság által 2016 márciusában elfogadott műszaki leírások AETR-övezetben történő végrehajtása elé (a 2019 márciusától nyilvántartásba vett tehergépjárműveknek ilyen készülékkel kell rendelkezniük). Az AETR szakértői csoportjának június 27-én, Genfben megrendezett 12. ülésén Oroszország hivatalos javaslatot terjesztett be, amely módosítja a menetíró készülékekre vonatkozó műszaki leírásoknak az AETR-övezetben való alkalmazására vonatkozó jelenlegi eljárást. A javaslat értelmében a digitális menetíró készülékekre vonatkozó műszaki leírások későbbi módosításait szavazásra kell bocsátani az AETR közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában, majd második lépésben a szerződő feleknek is jóvá kell hagyniuk, melyeknek 6 hónap áll rendelkezésre, hogy kifogást emeljenek az intézkedéstervezet ellen.

Az AETR-en belüli egységes uniós álláspont szükségessége

A Tanács már 2013-ban elfogadott egy határozatot az AETR szakértői csoportján belül az Unió nevében képviselendő álláspontról[5]. Az álláspont külön kitért a fenti kérdésre, azaz a digitális menetíró készülékek műszaki leírásának az AETR szerződő felei által történő alkalmazására, továbbá egy módosítást javasolt a megállapodáshoz, amely lehetővé tenné az EU csatlakozását az AETR-hez. A szakértői csoportban a közelmúltban folytatott tárgyalások, valamint az Oroszország által az AETR-hez benyújtott hivatalos módosító javaslat nyomán szükségessé vált, hogy a Tanács új uniós álláspontot határozzon meg a szakértői csoport, valamint a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport következő ülésére, melyekre 2016. október 24-én, illetve 25-én kerül sor.

2. AZ AETR JAVASOLT MÓDOSÍTÁSAI

a) A 22a. cikk hatályon kívül helyezése és a 22. cikkben foglalt eljárás alkalmazása

A menetíró készülékre vonatkozó előírásoknak az AETR szerződő feleire való „automatikus” alkalmazásáról szóló rendelkezést hatályon kívül kell helyezni, és a szóban forgó előírások jövőbeli módosítása esetén az AETR 22. cikkében rögzített eljárást kell alkalmazni. Azonban a meglévő eljárást helyénvaló csekély mértékben módosítani annak elkerülése céljából, hogy a menetíró készülékre vonatkozó előírásokkal szemben a szerződő felek mindössze egyharmada sikeresen kifogást emelhessen.

b) A 14. cikk módosítása annak érdekében, hogy lehetővé tegye az EU csatlakozását az AETR-hez

Az AETR keretében elfogadott szabályok az EU belső jogi rendjében is alkalmazandók. Az EU AETR-hez való csatlakozása szükséges az uniós jog és az AETR szabályozásának összehangolt fejlődéséhez.

Ehhez az AETR 14. cikkének módosítása szükséges, hogy lehetővé váljon a regionális integrációs szervezetek megállapodásba való bevonása. A csatlakozás maga egy második lépésben, a Bizottság által javasolt tanácsi határozat útján valósulna meg.

[5] A Tanács 2013. február 15-i 5826/13 határozata.

c) A 10. cikk módosítása oly módon, hogy tartalmazzon egy hivatkozást arra az uniós rendeletre, amely alapján az intelligens menetíró készülékre vonatkozó előírások elfogadásra kerültek, valamint egy új, a fenti előírásokra vonatkozó műszaki melléklet beillesztése

Az AETR 10. cikkének módosítása, illetve ennek keretében a 165/2014/EU rendeletre és az (EU) 2016/799 rendeletnek az új intelligens menetíró készülékre vonatkozó műszaki leírást meghatározó IC. mellékletére vonatkozó hivatkozás beillesztése biztosíthatja, hogy az AETR szerződő felei is átvegyék a digitális menetíró készülék tekintetében az uniós jogszabályok által bevezetett legújabb műszaki fejleményeket. A 10. cikk módosítása együtt járhatna az AETR új függelékkel való kiegészítésével, amely tartalmazná az intelligens menetíró készülékre vonatkozó előírásokat.

3. Új 10a. cikk – a járművezetői kártyák nemzeti nyilvántartásainak összekapcsolása

A járművezetői kártyákra vonatkozó információk cseréjének lehetővé tétele érdekében a Bizottság kialakította és sikerrel üzembe állította a TACHOnet nevű informatikai alkalmazást, amely a járművezetői kártyák nemzeti nyilvántartásainak összekapcsolása révén lehetővé teszi a kártyák egyediségének uniós viszonylatban történő, a csalások megelőzését célzó ellenőrzését. A TACHOnet jogalapja a 165/2014/EU rendelet. A szakértői csoport 2014. február 28-i ülésén már jóváhagyta egy 10a. cikk beillesztését, amely kötelezi a szerződő feleket, hogy elektronikus adatcserét folytassanak a járművezetői kártyákról, az EU-ban jelenleg alkalmazott szabályok mintájára. Ez a 10a. cikk azonban egyelőre nem került bele a megállapodásba, mert eddig egyetlen szerződő fél sem kezdeményezte az ENSZ főtitkárságának értesítését az erre vonatkozó módosításról. Az EUSZ 4. cikkének (3) bekezdésében foglalt lojális együttműködés kötelezettségének megfelelően, az AETR 21. cikke (1) bekezdésében rögzített eljárás szerint el kell küldeni ezt az értesítést.

4. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése értelmében „*[a] Tanács a Bizottságnak […] a javaslata alapján határozatot fogad el […] a megállapodásokkal létrehozott szervekben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Miután az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésében meghatározott feltételek teljesülnek, az itt meghatározott eljárást is tiszteletben kell tartani. Ezek a feltételek a következők: a) az adott terület az Unió hatáskörébe tartozik, b) a nemzetközi megállapodással létrehozott szervben az Unió képviseli álláspontját, amennyiben az ilyen szervnek c) joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia. A joggyakorlat tisztázta, hogy az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének alkalmazásához nem előfeltétel, hogy az Unió tagja legyen az adott szervnek.

Jelenleg valamennyi uniós tagállam az AETR szerződő fele. Az 561/2006/EK rendelet úgy rendelkezik, hogy az AETR előírásait továbbra is alkalmazni kell a közúti áru- és személyszállítás terén bármely tagállamban vagy az AETR szerződéses tagországaiban nyilvántartott járművek esetében a teljes útra vonatkozóan, ha az utat az Unió és egy, Svájctól és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodást aláíró országoktól eltérő harmadik ország között, vagy egy ilyen országon áthaladva teszik meg.

A javasolt tanácsi határozat jogalapja az EUMSZ 91. cikke, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével.

2016/0258 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR) foglalkozó szakértői csoportján belül az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) A 22/70 sz. AETR-ügyben hozott 1971. március 31-i ítéletében a Bíróság elismerte, hogy a közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájához kapcsolódó ügyek az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartoznak. Az Unió azóta számos alkalommal gyakorolta ezt a hatáskört, az uniós jogalkotó által elfogadott jogalkotási aktusokban, nevezetesen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben[6], valamint a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben[7]. Mivel az AETR tárgya az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik, a megállapodással kapcsolatos tárgyalások és a megállapodás megkötése az Unió hatásköre.

(2) Az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága az AETR keretében szakértői csoportot hozott létre. E szerv hatáskörébe tartozik az AETR, egyebek mellett a 22a. cikk módosítására irányuló javaslatok kidolgozása és előterjesztése.

(3) Az AETR szakértői csoportjának következő ülésére 2016. október 24-én kerül sor , míg a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoport 2016. október 25-én tartja következő ülését**.** Ezen alkalmakkor a szakértői csoport és a munkacsoport meg kívánja vizsgálni a szerződő felek által benyújtott javaslatokat, amelyek a szakértői csoport általi elfogadásuk esetén – az AETR felülvizsgálatára irányuló eljárás megindítását és lezárását követően – az AETR módosítását eredményezhetik. Ez az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti joghatással fog járni.

---

6 HL L 102., 2006.4.11., 1. o.

7 Az Európai Parlament és a Tanács 2014. február 4-i 165/2014/EU rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról(HL L 60., 2014.2.28., 1. o.)

(4) A javaslatoknak a szakértői csoport általi elfogadását követően második lépésként az uniós tagállamok mint szerződő felek kötelesek együttműködni az AETR felülvizsgálati mechanizmusának megindítása érdekében, a 2829/77/EGK tanácsi rendelettel[8] összhangban, valamint az EUSZ 4. cikkének (3) bekezdésében rögzített lojális együttműködés kötelezettségének szellemében, adott esetben a 218. cikk (6) bekezdése szerinti tanácsi határozatnak megfelelően. A javasolt módosítások csak akkor válnak hatályossá, ha az AETR felülvizsgálata lezárul.

(5) A közúti fuvarozásban használt menetíró készülékek (tachográfok) egész Európára kiterjedő harmonizációjának érdekében egységes döntéshozatali eljárást szükséges bevezetni. Ennek az eljárásnak egyszerre kell figyelembe vennie az Európai Unió, valamint az AETR-megállapodást aláíró harmadik országok érdekeit.

(6) Az AETR 22a. cikke úgy rendelkezik, hogy a 3821/85/EGK tanácsi rendeletnek a digitális menetírókat érintő módosításait az AETR szerződő felei hivatalos egyeztetés vagy szavazás nélkül valamennyien automatikusan átveszik. Az a tény, hogy az AETR szerződő felei nem vesznek részt a digitális menetíró készülékre vonatkozó műszaki leírások kidolgozásának és elfogadásának folyamatában, egyes szerződő felek növekvő elégedetlenségét váltotta ki; a Bizottság „Digitális menetíró készülék: útiterv a jövőbeli tevékenységekhez” című közleménye[9] is elismerte, hogy ez a mechanizmus akadályozza a digitális menetíró készüléknek a nem uniós szerződő felek általi megfelelő, összehangolt alkalmazását. Ezért az Unió érdeke is megkívánja a digitális menetíró készülékekre vonatkozó döntéshozatali eljárás módosítását, és azt, hogy a szakértői csoportban javasolja a 22a. cikk törlését, illetve a 22. cikk (1)–(3) bekezdésében a digitális menetíró készülékre vonatkozó műszaki leírás módosítása tekintetében előírt eljárás alkalmazását.

(7) Tekintettel arra, hogy a digitális menetíró készülékre vonatkozó előírások módosításai semmilyen esetben nem befolyásolhatják az AETR alapelveit és működését, azaz céljuk kizárólag a legújabb műszaki fejlődés figyelembevételére irányuló rendszeres aktualizálás lehet, helyénvaló a módosításokkal szembeni kifogásra jogosult felek részarányát a szerződő felek harmadáról legalább a felére felemelni.

(8) Számos érv szól amellett, hogy az Unió csatlakozzon az AETR-hez. Először is a közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájához kapcsolódó ügyekben az Unió kizárólagos hatáskörrel rendelkezik, amit a Bíróság a 22/70 sz. ügyben hozott ítéletével megerősített. Másodsorban az Unió csatlakozása biztosítaná az Unió érdekeinek hatékony képviseletét az AETR-en belül. Végezetül pedig az AETR működésének és a javasolt döntéshozatali eljárásnak a sajátosságai is igazolják, miért volna ésszerű, hogy a tagállamok helyett az Unió legyen a megállapodás szerződő fele.

(9) Az AETR 14. cikke csak az ENSZ EGB tagországai és az ENSZ EGB-ben konzultációs joggal rendelkező országok számára teszi lehetővé az AETR-hez való csatlakozást. Ezért annak érdekében, hogy lehetővé váljon az Unió AETR-hez való csatlakozása, célszerű javaslatot előterjeszteni a 14. cikk módosítására, amely rendelkezik a regionális szervezetek AETR-hez való csatlakozásának lehetőségéről**.**

(10) Az AETR 10. cikke értelmében azon menetíró készülékek, amelyeknek kialakítására, beépítésére, használatára és tesztelésére a 3821/85/EGK tanácsi rendeletnek

---

[8] A Tanács 1977. december 12-i 2829/77/EGK rendelete a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR) hatálybaléptetéséről (HL L 334., 1977.12.24., 11. o.).

[9] COM(2011) 454 végleges.

megfelelően került sor, az AETR előírásainak megfelelőnek minősülnek. Ez az elv alkalmazandó a menetíró készülékre vonatkozó előírások valamennyi módosítására, függetlenül attól, hogy azok a 3821/85/EGK rendelet vagy más jogi aktus alapján kerültek-e elfogadásra. Tehát ugyanúgy alkalmazandó a 3821/85/EGK rendeletet visszavonó és annak helyébe lépő 165/2014/EU rendeletre, valamint a menetíró készülékekre vonatkozó műszaki követelményeket meghatározó (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendeletre[10] is. Mindezek alapján módosítani kell az AETR 10. cikkét, hogy az megfelelő hivatkozást tartalmazzon a 165/2014/EU rendeletre, valamint a 3821/85/EGK tanácsi rendelet helyett 2019. június 15-től alkalmazandó (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendeletre. Emellett az AETR-t új függelékkel kell kiegészíteni, amely tartalmazza az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet rendelkezéseit, illetve a műszaki fejlődésnek megfelelően a későbbiekben elfogadott kiigazításokat.

(11) Módosítani kell továbbá a digitális menetíró készülékeknek az AETR mellékletében foglalt típusbizonyítványait oly módon, hogy azok az intelligens menetíró készülékekre és annak alkatrészeire is alkalmazhatók legyenek.

(12) A fentiek figyelembevételével el kell fogadni ezt a határozatot, amely meghatározza a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR) foglalkozó szakértői csoporton, illetve a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoporton belül az Unió nevében képviselendő álláspontot,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Uniónak a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR) foglalkozó szakértői csoporton, illetve a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoporton belül képviselendő álláspontja megfelel az e határozat mellékletében foglaltaknak, és azt az AETR-ben részes uniós tagállamok az Unió érdekében együttesen fellépve képviselik**.**

(2) A tagállamok a módosítási javaslatokról tájékoztatják a szakértői csoportot.

(3) Az álláspontot érintő alaki, illetve kismértékű változtatások az álláspont módosítása nélkül is elfogadhatók.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök

[10] HL L 139., 2016.5.26., 1. o.