COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 26.8.2016
COM(2016) 541 final

2016/0258 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos para o acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

Evolução das regras da UE e AETR

O Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) foi assinado por 51 países fronteiriços europeus e asiáticos, com o objetivo de reduzir os obstáculos ao transporte rodoviário internacional de mercadorias e passageiros através da harmonização das regras relativas aos tempos de condução e de repouso, incluindo as especificações técnicas do tacógrafo.

Este acordo multilateral foi estabelecido sob a égide da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). Inspirou regras semelhantes ao nível da União Europeia, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 561/2006[1], relativo aos tempos de condução e repouso, e o Regulamento (CEE) n.º 3821/85[2], relativo ao aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários.

Em 2006, a UE introduziu o tacógrafo digital como equipamento obrigatório para o controlo dos tempos de condução e de repouso, em substituição do tacógrafo analógico utilizado desde 1985. As Partes Contratantes no AETR acordaram subsequentemente em introduzir o mesmo tacógrafo digital nos seus veículos afetos ao transporte internacional a partir de 2011. Nessa ocasião, acordaram em inserir no AETR um novo artigo 22.º-A, o qual prevê que, ainda que tenham sido decididas unilateralmente pela UE, sem prévia consulta das Partes Contratantes não-membros da UE no quadro da alteração do anexo IB do Regulamento (CEE) n.º 3821/85, as especificações do tacógrafo abrangem automaticamente todas as Partes Contratantes no AETR.

Queixas das Partes Contratantes no AETR que não sejam membros da UE

Em 2009, a Comissão adotou o Regulamento (UE) n.º 1266/2009[3], que incide, nomeadamente, no designado «arredondamento ao minuto»[4] (a partir de 1 de outubro de 2011) e introduziu um segundo sensor de movimentos (a partir de 1 de outubro de 2012). Os tacógrafos instalados nos veículos após estas datas foram ou serão obrigados a cumprir os novos requisitos técnicos. Por força do disposto no artigo 22.º-A, as Partes Contratantes no AETR não-membros da UE são automaticamente abrangidas por estas novas obrigações.

Face à evolução verificada na UE, algumas Partes Contratantes no AETR não-membros da UE manifestaram o seu cada vez maior desagrado com o caráter automático do mecanismo previsto no artigo 22.º-A, que consideram desequilibrado e inadequado para assegurar uma implementação harmonizada do tacógrafo digital. Em 2011, pediram ao organismo competente da UNECE — o grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) — que abordasse formalmente esta questão. Em resposta a este pedido, em setembro de 2011, o SC.1

---

1 Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

2 Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

3 Regulamento (UE) n.º 1266/2009 da Comissão, de 16 de dezembro de 2009, que adapta pela décima vez ao progresso técnico o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, JO L 339 de 22.12.2009, p. 3.

4 Arredondamento ao minuto no registo dos tempos de condução em caso de paragens breves e frequentes.

decidiu criar um grupo de peritos para o AETR, tendo em vista debater a atual situação do Acordo e apresentar propostas de alteração.

Na reunião do grupo de peritos realizada em fevereiro de 2016, foram levantados entraves jurídicos pelas Partes Contratantes não-membros da UE e pelo secretariado do AETR no que respeita à implementação, no domínio do AETR, das especificações técnicas do tacógrafo «inteligente» adotadas pela Comissão em março de 2016 (que integrará os veículos pesados matriculados a partir de março de 2019). Na 12.ª sessão do grupo de peritos para o AETR realizada em 27 de junho, em Genebra, a Rússia apresentou uma proposta formal de alteração do atual procedimento de implementação das especificações do tacógrafo no domínio do AETR. Nos termos desta proposta, as futuras alterações das especificações técnicas do tacógrafo digital seriam objeto de votação no grupo de trabalho para os transportes rodoviários do AETR e, numa segunda fase, apresentadas às Partes Contratantes, que poderiam opor-se à medida proposta no prazo de seis meses.

Necessidade de uma posição comum da UE no âmbito do AETR

O Conselho adotou, já em 2013, uma decisão sobre a posição da União a defender no grupo de peritos para o AETR[5]. A posição incluía, em especial, a questão acima referida, no que se refere à aplicação, pelas Partes Contratantes no AETR, das especificações relativas ao tacógrafo digital, bem como uma alteração do acordo com vista a permitir a adesão da UE ao AETR. Tendo em conta os recentes debates no grupo de peritos e o facto de a Rússia ter apresentado uma proposta formal de alteração do AETR, é necessário que o Conselho defina uma nova posição da UE tendo em vista as próximas reuniões do grupo de peritos e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários, que terão lugar em 24 e 25 de outubro de 2016.

2. ALTERAÇÕES PROPOSTAS AO AETR

a. Revogação do artigo 22.º-A e aplicação do procedimento previsto no artigo 22.º

A disposição relativa à aplicação «automática» das especificações do tacógrafo às Partes Contratantes no AETR deve ser revogada e o procedimento previsto no artigo 22.º do AETR deve ser aplicado às futuras alterações dessas especificações. O procedimento em vigor deve, todavia, ser ligeiramente alterado a fim de evitar que as alterações às especificações do tacógrafo possam ser objeto de oposição por apenas um terço das Partes Contratantes.

b. Alteração do artigo 14.º de modo a permitir a adesão da UE ao AETR

As regras adotadas pelo AETR são aplicáveis na ordem jurídica interna da UE. A adesão da UE ao AETR é necessária para garantir o desenvolvimento harmonizado da legislação da UE e do AETR.

Esta alteração obrigaria à alteração do artigo 14.º do AETR, de modo a permitir a participação de organizações de integração regional. A adesão propriamente dita deveria ocorrer numa segunda fase, através de uma decisão do Conselho, sob proposta da Comissão.

c. Alteração do artigo 10.º no sentido de remeter para o novo regulamento da UE, com base no qual foram adotadas as especificações do tacógrafo inteligente, e inserção de um novo anexo técnico relativo às especificações

A inclusão, através de uma alteração do artigo 10.º do AETR, de uma remissão para o Regulamento (UE) n.º 165/2014 e para o anexo IC do Regulamento de Execução

[5] Decisão n.º 5826/13 do Conselho, de 15 de fevereiro de 2013

(UE) 2016/799 que estabelece as especificações técnicas relativas ao novo tacógrafo inteligente irá assegurar que os progressos tecnológicos mais recentes introduzidos pela legislação da UE aplicável ao tacógrafo digital são igualmente adotados pelas Partes Contratantes no AETR. A alteração do artigo 10.º deve acompanhar a introdução, no AETR, de um novo apêndice sobre as especificações do tacógrafo inteligente.

3. Novo artigo 10.º-A — Interligação dos registos nacionais relativos aos cartões de condutor

A fim de possibilitar o intercâmbio de informações sobre os cartões de condutor, a Comissão desenvolveu e implementou com sucesso o sistema TACHOnet, uma aplicação informática que permite a interligação dos registos nacionais de cartões de condutor para verificar a unicidade desses cartões em toda a Europa, de modo a prevenir a fraude. A base jurídica do sistema TACHOnet é o Regulamento (UE) n.º 165/2014. O grupo de peritos já acordou, na reunião de 28 de fevereiro de 2014, em incluir um artigo 10.º-A que obriga as Partes Contratantes a trocar informações sobre cartões de condutor por via eletrónica, tal como é atualmente aplicado na UE. Todavia, o artigo 10.º-A ainda não foi incorporado no Acordo, em virtude de nenhuma Parte Contratante ter tomado a iniciativa de comunicar a alteração correspondente ao Secretário-Geral das Nações Unidas. Em conformidade com o dever de cooperação leal previsto no artigo 4.º, n.º 3, do TUE, essa comunicação deve ser efetuada nos termos do procedimento previsto no artigo 21.º, n.º 1, do AETR.

4. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE estabelece que *«o Conselho, sob proposta da Comissão (...), adota uma decisão (...) em que se definam as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo.»*

No que diz respeito à aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, o procedimento descrito nesta disposição tem de ser seguido quando estejam reunidas as condições por ela definidas. Essas condições são as seguintes: a) o domínio em causa é da competência da União, b) a posição da União é expressa numa instância criada por um acordo internacional e essa instância é chamada a adotar c) atos que produzem efeitos jurídicos. A jurisprudência esclareceu não ser pré-requisito da aplicabilidade do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE que a União seja membro da instância em causa.

Atualmente, todos os Estados-Membros da UE são Partes Contratantes no AETR. O Regulamento (CE) n.º 561/2006 estabelece que o AETR deverá continuar a aplicar-se ao transporte rodoviário de mercadorias e passageiros por veículos matriculados num Estado-Membro ou num país signatário do AETR, sobre a totalidade do percurso, caso este se efetue entre a União e um país terceiro que não seja a Suíça nem os países signatários do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ou através do território desse país.

A base jurídica da proposta de Decisão do Conselho é o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2016/0258 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos para o acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) No seu acórdão *AETR*, de 31 de março de 1971, processo 22/70, o Tribunal de Justiça reconheceu que o domínio do trabalho das tripulações de veículos que efetuam o transporte rodoviário é da competência externa exclusiva da União. Esta competência foi exercida desde então em diversos atos legislativos adotados pelo legislador da União, nomeadamente nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho[6] e (UE) n.º 165/2014 relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários[7]. Dado que a matéria do AETR é do âmbito de aplicação do Regulamento n.º 561/2006, é da União a competência para negociar e celebrar o Acordo.

(2) A Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa criou um grupo de peritos no quadro do AETR. Trata-se de um organismo competente para elaborar e apresentar propostas de alteração do AETR, nomeadamente do artigo 22.º-A.

(3) A próxima reunião do grupo de peritos para o AETR terá lugar em 24 de outubro de 2016 e a reunião do grupo de trabalho para os transportes rodoviários terá lugar em 25 de outubro de 2016**.** Nessa ocasião, o grupo de peritos e o grupo de trabalho preveem analisar as propostas formuladas pelas Partes Contratantes, que, se forem aceites pelo grupo de peritos, poderão conduzir a uma alteração do AETR, após o lançamento e conclusão de um procedimento de revisão do AETR. Esta medida produzirá os efeitos jurídicos previstos no artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

---

6 JO L 102 de 11.4.2006, p. 1.

7 Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, JO L 60 de 28.2.2014, p. 1.

(4) Após a aceitação das propostas pelo grupo de peritos, numa segunda fase, os Estados-Membros da UE, enquanto Partes Contratantes do AETR, são obrigados a cooperar no lançamento do mecanismo de revisão do AETR, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 2829/77 do Conselho[8] e em cumprimento do dever de cooperação leal previsto no artigo 4.º, n.º 3, do TUE, sob reserva de uma decisão do Conselho nos termos do artigo 218.º, n.º 6, se for caso disso. As propostas de alteração do AETR só produzirão efeitos quando a revisão do AETR estiver concluída.

(5) Para se conseguir uma harmonização pan-europeia em matéria de aparelhos de controlo no domínio dos transportes rodoviários (tacógrafos), é necessário instaurar um processo decisório único. Este processo deverá ter em conta os interesses da União e dos países terceiros signatários do AETR.

(6) O artigo 22.º-A do AETR prevê que as alterações do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativas ao tacógrafo digital sejam automaticamente adotadas por todas as Partes Contratantes no AETR, sem qualquer consulta formal ou votação. A não participação das Partes Contratantes no AETR no processo de elaboração e adoção de especificações técnicas relativas ao tacógrafo digital constituiu um grande fator de desagrado entre algumas dessas Partes Contratantes; a Comunicação «Tacógrafo digital: roteiro das futuras atividades»[9] da Comissão reconhece que este mecanismo compromete a introdução correta e harmonizada do tacógrafo digital pelas Partes Contratantes não-membros da UE. É, por conseguinte, do interesse da União alterar o processo decisório no que respeita aos tacógrafos digitais e propor, no grupo de peritos, a supressão do artigo 22.º-A, bem como a aplicação do procedimento previsto no artigo 22.º, n.^{os} 1 a 3, para a alteração das especificações técnicas do tacógrafo digital.

(7) Tendo em conta que as eventuais alterações das especificações do tacógrafo digital não deverão afetar os princípios e o funcionamento do AETR, uma vez que só deverão ser objeto de atualizações periódicas à luz da evolução tecnológica, o número de Partes Contratantes que podem notificar as suas objeções a estas alterações deverá ser aumentado de um terço para, pelo menos, metade.

(8) Existem vários argumentos em defesa da adesão da União ao AETR. Em primeiro lugar, a União tem competência exclusiva no domínio do trabalho das tripulações de veículos que efetuam transporte rodoviário, tal como confirmado pelo Tribunal de Justiça no seu acórdão no processo 22/70. Em segundo lugar, essa adesão garantiria a efetiva defesa dos interesses da União no âmbito do AETR. Por último, as especificidades do AETR e do processo decisório proposto justificam as razões pelas quais a União deverá assumir o lugar dos Estados-Membros como Parte Contratante.

(9) O artigo 14.º do AETR impede a adesão de organismos que não sejam Estados membros da UNECE e Estados admitidos na UNECE a título consultivo. Por esse motivo, para permitir a adesão da União ao AETR, há que propor uma alteração do artigo 14.º que preveja a adesão das organizações de integração regional ao AETR**.**

(10) O artigo 10.º do AETR estipula que um tacógrafo cuja construção, instalação, utilização e ensaios sejam efetuados nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho é considerado conforme aos requisitos do AETR. Este princípio aplica-se a

---

[8] Regulamento (CEE) n.º 2829/77 do Conselho, de 12 de dezembro de 1977, relativo à entrada em vigor do Acordo europeu respeitante ao trabalho das tripulações dos veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR), JO L 334 de 24.12.1977, p. 11.

[9] COM(2011) 454 final.

qualquer alteração das especificações do tacógrafo, independentemente do facto de serem adotadas com base no Regulamento (CEE) n.º 3821/85 ou noutro ato jurídico. Por conseguinte, aplica-se ao Regulamento (UE) n.º 165/2014, que revogou e substituiu o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, bem como ao Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, que estabelece as especificações técnicas para o novo tacógrafo inteligente[10]. Por estes motivos, o artigo 10.º do AETR deve ser alterado de molde a incluir as remissões para o Regulamento (UE) n.º 165/2014 e o Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão, que serão aplicáveis a partir de 15 de junho de 2019 em lugar do Regulamento (UE) n.º 3821/85. Além disso, deverá ser incluído no AETR um novo anexo que contenha as disposições do Regulamento de Execução (UE) 2016/799 da Comissão e as eventuais adaptações ao progresso técnico subsequentes.

(11) O certificado de homologação para tacógrafos digitais apenso ao AETR deve ser alterado de modo a poder ser igualmente utilizado para a homologação de tacógrafos inteligentes e respetivos componentes.

(12) Tendo em conta o que precede, é necessário adotar a presente decisão, que define a posição a adotar pela União no grupo de peritos para o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1) A posição a adotar pela União no grupo de peritos para o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários deve estar em conformidade com os anexos da presente decisão e ser expressa pelos Estados-Membros que são Partes no AETR, agindo conjuntamente no interesse da União.

2) Os Estados-Membros devem comunicar as propostas de alteração ao grupo de peritos.

3) Podem ser acordadas alterações menores e de caráter formal à presente posição sem que seja necessário modificá-la.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

[10] JO L 139 de 26.5.2016, p. 1.