ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 26.8.2016 г.
COM(2016) 541 final

2016/0258 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) на Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Еволюция на съответната нормативна уредба на ЕС и в рамките на AETR

Европейската спогодба за работата на екипажите на превозни средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), е подписана от 51 европейски и съседни азиатски страни, с цел намаляване на препятствията пред международния автомобилен превоз на хора и пътници посредством хармонизиране на правилата за продължителността на шофирането и почивката, включително хармонизиране на техническите спецификации на тахографите.

Тази многостранна спогодба бе разработена под егидата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН). Тя бе в основата на подобни разпоредби в рамките на Европейския съюз, а именно разпоредбите в Регламент (ЕО) 561/2006[1] по отношение на времето на управление и периодите на почивка и разпоредбите в Регламент (ЕИО) № 3821/85[2] по отношение на уредите за регистриране на данните за движението при автомобилния транспорт.

През 2006 г. ЕС въведе цифровия тахограф като задължително в рамките на ЕС оборудване за наблюдение на времето на управление и периодите на почивка, с което бе заменен аналоговият тахограф, който беше в употреба от 1985 г. Впоследствие договарящите страни по AETR се споразумяха от 2011 г. да въведат един и същ вид цифрови тахографи в използваните за международен транспорт превозни средства под тяхна юрисдикция. Те се договориха по този повод да включат в AETR нов член 22bis, в който се предвижда, че спецификациите на тахографа, независимо че са приети едностранно от ЕС при изменението на приложение IБ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, без предварителна консултация с договарящите страни, които не са държави — членки на ЕС, се прилагат автоматично във всички договарящи страни по AETR.

Жалби на договарящи страни по AETR, които не са държави — членки на ЕС

През 2009 г. Комисията прие Регламент (ЕС) № 1266/2009[3], с който, *inter alia*, се решава т.нар. „въпрос за едната минута“[4] (от 1 октомври 2011 г.) и се въвежда втори датчик за движение (от 1 октомври 2012 г.). Всички тахографи, инсталирани в превозни средства след тези дати, е следвало или следва да съответстват на новите технически изисквания. По силата на член 22bis тези нови задължения се прилагат автоматично за договарящите страни по AETR, които не са държави — членки на ЕС.

---

[1] Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

[2] Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

[3] Регламент (ЕС) № 1266/2009 на Комисията от 16 декември 2009 г. за адаптиране за десети път към техническия прогрес на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, ОВ L 339, 22.12.2009 г., стр. 3.

[4] Закръгляването до 60 секунди при регистриране на времето на управление в случай на чести и кратки спирания.

В контекста на тези промени в ЕС се засили недоволството на някои договарящи страни по AETR, които не са държави — членки на ЕС, от автоматичното действие на механизма по член 22bis, което те считат за небалансирано и неподходящо за осигуряване на хармонизирано прилагане на разпоредбите относно цифровия тахограф. През 2011 г. те поискаха от компетентния орган на ИКЕ на ООН — Работната група по автомобилен транспорт (SC.1) — официално да разгледа този въпрос. В отговор на това искане през септември 2011 г. SC.1 реши да създаде Експертна група по AETR, която да обсъди текущото положение в AETR и да внесе предложения за изменение на тази спогодба.

На заседанието на Експертната група през февруари 2016 г. някои договарящи страни по AETR, които не са държави — членки на ЕС, и Секретариатът на AETR повдигнаха правни възражения срещу прилагането в зоната на AETR на техническите спецификации на „интелигентните“ тахографи, приети от Комисията през март 2016 г. (с каквито тахографи трябва да бъдат оборудвани камионите, регистрирани от март 2019 г. нататък). На 12-тата сесия на Експертната група по AETR, състояла се на 27 юни в Женева, Русия представи официално предложение за изменение на сега действащата процедура за прилагане на спецификациите на тахографите в зоната на AETR. Съгласно това предложение бъдещите изменения на техническите спецификации на цифровия тахограф следва да се гласуват от Работната група по автомобилен транспорт към AETR и, като втора стъпка, да бъдат представяни пред договарящите страни, които да могат да се противопоставят на проектомярката в срок от 6 месеца.

Необходимост от обща позиция на ЕС в AETR

Още през 2013 г. Съветът прие решение за позицията на ЕС, която да бъде защитавана в Работната група по автомобилен транспорт към AETR[5]. В тази позиция бе включен по-специално горепосоченият въпрос относно прилагането от договарящите страни по AETR на спецификациите на цифровия тахограф, както и изменение на Спогодбата с оглед да се даде възможност за присъединяване на ЕС към AETR. С оглед на неотдавнашните дискусии в Експертната група и на факта, че Русия е подала официално предложение за изменение на AETR, е необходимо Съветът да определи нова позиция на ЕС, предназначена за следващото заседание на Експертната група и на Работната група по автомобилен транспорт, което ще се проведе на 24 и 25 октомври 2016 г.

2. ПРЕДЛАГАНИ ИЗМЕНЕНИЯ НА AETR

а. Отмяна на член 22bis и прилагане на процедурата по член 22

Следва да бъде отменена разпоредбата за „автоматично“ прилагане на спецификациите на тахографите в договарящите страни по AETR и за бъдещите изменения на тези спецификации да се прилага процедурата по член 22 от AETR. Но съществуващата процедура следва да бъде малко изменена, така че да не е възможно да се спират изменения в спецификациите на тахографите само от една трета от договарящите страни.

[5] Решение 5826/13 на Съвета от 15 февруари 2013 г.

б. Изменение на член 14, така че да се даде възможност за присъединяване на ЕС към AETR

Приетите от AETR правила са приложими във вътрешната нормативна уредба на ЕС. Присъединяването на ЕС към AETR е необходимо за да се гарантира хармонизиране на развитието на съответната нормативна уредба на ЕС и на AETR.

За тази цел би било необходимо изменение на член 14 от AETR, с което да се даде възможност за участие на организации за регионална интеграция. Самото присъединяване ще трябва да бъде извършено като втора стъпка с решение на Съвета по предложение на Комисията.

в. Изменение на член 10, така че да се включи позоваване на новия регламент на ЕС, въз основа на който бяха приети спецификациите за интелигентния тахограф, и добавяне на ново техническо приложение относно спецификациите

Включването посредством изменение на член 10 от AETR на позоваване на Регламент (ЕС) № 165/2014 и на приложение IB към Регламент (ЕС) 2016/799, в което са определени техническите спецификации за новия интелигентен тахограф, ще осигури възприемане и от договарящите стани по AETR на най-новите технически нововъведения в областта на цифровите тахографи, въведени чрез нормативната уредба на ЕС. Изменението на член 10 следва да бъде придружено от включване в AETR на ново допълнение относно спецификациите на интелигентния тахограф.

3. Нов член 10bis — Взаимно свързване на националните регистри за картите на водачите

За да създаде възможност за обмен на информация за картите на водачите, Комисията разработи и успешно внедри TACHOnet — IT приложение, позволяващо взаимно свързване на националните регистри за карти на водачи за проверка в цяла Европа на уникалността на такива карти, с оглед предотвратяване на измами. Правното основание за приложението TACHOnet е Регламент (ЕС) № 165/2014. На своето заседание от 28 февруари 2014 г. Експертната група вече постигна съгласие за добавяне в AETR на член 10bis, задължаващ договарящите страни да обменят по електронен път информация за картите на водачите, както това понастоящем се прави в ЕС. Но член 10bis все още не е добавен към Спогодбата, тъй като никоя договаряща страна не е поела инициативата да съобщи за съответното изменение на Генералния секретар на ООН. В съответствие със задължението за лоялно сътрудничество, формулирано в член 4, параграф 3 от Договора за Европейския съюз, това съобщаване трябва да бъде извършено съгласно процедурата, описана в член 21, алинея 1 от AETR.

4. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

В член 218, параграф 9 от ДФЕС е посочено, че „*Съветът, по предложение на Комисията [...], приема решение за [...] установяване на позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението.*“.

По отношение на приложимостта на член 218, параграф 9 от ДФЕС, заложената в него процедура трябва да се спазва, ако посочените в него условия са изпълнени. Условията са следните: а) съответната област е от компетентността на ЕС, б) позицията на ЕС се изразява в рамките на орган, създаден с международно споразумение, когато този орган има за задача да приема в) актове с правно действие. От съдебната практика е ясно, че членството на ЕС в съответния орган не е предварително условие за прилагането на член 218, параграф 9.

Понастоящем всички държави — членки на ЕС са договарящи страни по AETR. В Регламент (ЕО) № 561/2006 е посочено, че AETR следва да продължи да се прилага по отношение на автомобилния превоз на стоки и пътници с превозни средства, регистрирани в която и да е държава членка или във всяка държава, която е договаряща страна по AETR, за цялото пътуване или част от него, когато това пътуване е между ЕС и трета страна, различна от Швейцария и от страните, които са договарящи страни по Споразумението за Европейското икономическо пространство, или когато това пътуване минава през такава страна.

Правното основание за предлаганото решение на Съвета е член 91 от ДФЕС, във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

2016/0258 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) на Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации

(текст от значение за ЕИП)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като имат предвид, че:

(1) В решението си от 31 март 1971 г. относно *AETR*, дело 22/70, Съдът на Европейския съюз е постановил, че областта на работата на екипажите на превозните средства в автомобилния транспорт е от изключителната външна компетентност на ЕС. Оттогава насам тази компетентност е упражнена в многобройни законодателни актове, приети от Законодателя на ЕС, по-специално Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета[6] и Регламент (ЕС) № 165/2014 относно тахографите в автомобилния транспорт[7]. Тъй като предметът на AETR попада в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006, правомощието за водене на преговори и сключване на споразумение е на ЕС.

(2) От Икономическата комисия за Европа на ООН е създадена Експертна група в рамките на AETR. Тя представлява орган, оправомощен да разработва и внася предложения за изменение на AETR, включително на член 22bis от тази Спогодба.

(3) Следващото заседание на Експертната група по AETR ще се проведе на 24 октомври 2016 г., а заседанието на Работната група по автомобилния транспорт ще се проведе на 25 октомври 2016 г**.** На тези заседания Експертната група и Работната група планират да проучат направените от договарящите страни предложения, които, ако бъдат приети от Експертната група, могат да доведат до изменение на AETR, след като бъде започната и изпълнена процедура за преразглеждане на AETR. Това ще произведе правно действие, както е посочено в член 218, параграф 9 от ДФЕС.

---

6 ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

7 Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1.)

(4) След като предложенията бъдат приети от Експертната група, като втора стъпка държавите — членки на ЕС в качеството си на договарящи страни по AETR са длъжни да сътрудничат за задействане на механизма за преразглеждане на AETR, в съответствие с Регламент (ЕИО) 2829/77на Съвета[8] и в изпълнение на задължението за лоялно сътрудничество съгласно член 4, параграф 3 от Договора за Европейския съюз, при наличие на съответно решение на Съвета съгласно член 218, параграф 6. Предлаганите изменения на AETR ще влязат в сила само след като бъде завършено преразглеждането на AETR.

(5) За да се постигне общоевропейска хармонизация в областта на уредите за регистрирането на данните за движението в автомобилния транспорт (тахографите) е необходимо да бъде установен единен процес за вземане на решения. При този процес следва да се отчитат интересите на ЕС и интересите на трети страни, които са договарящи се страни по AETR.

(6) Съгласно член 22bis от AETR измененията в Регламент (ЕИО) № 3821/85, отнасящи се за цифровия тахограф, се приемат автоматично от всички договарящи страни по AETR, без каквито и да са официални консултации или гласуване. Липсата на участие на договарящите страни по AETR в процеса на разработване и приемане на техническите спецификации за цифровия тахограф доведе до значително недоволство от страна на някои от тези договарящи се страни; в Съобщението на Комисията „Дигитален тахограф: Пътна карта за бъдещи дейности“[9] се признава, че този механизъм излага на опасност правилното и хармонизирано въвеждане на цифровия тахограф от договарящите страни, които не членуват в ЕС. Поради това в интерес на ЕС е да се промени процесът на вземане на решения по отношение на цифровите тахографи и да се предложи в Експертната група да отпадне член 22bis, както и да се приложи процедурата по алинеи 1 — 3 от член 22 за изменението на техническите спецификации на цифровия тахограф.

(7) Като се има предвид, че каквито и да са изменения на спецификациите на цифровия тахограф не биха засегнали принципите и функционирането на AETR, тъй като тези спецификации следва да са предмет само на периодични актуализации, отчитащи техническите нововъведения, би следвало броят на договарящите страни, които могат да нотифицират възражение срещу подобни изменения да бъде увеличен от една трета на половината от договарящите страни.

(8) Съществуват редица доводи за присъединяването на ЕС към AETR. Първо, ЕС има изключителна компетентност в областта на работата на екипажите на превозни средства, извършващи автомобилен транспорт, както е потвърдено от Съда на ЕС в неговото решение по Дело 22/70. Второ, такова присъединяване би гарантирало ефективно представяне в AETR на интересите на ЕС. И накрая, специфичните особености на AETR и на предлагания процес за вземане на решения показват защо ЕС би следвало да е договарящата страна вместо държавите членки.

(9) Съгласно член 14 от AETR не се допуска присъединяване към AETR на субекти, различни от държави — членки на ИКЕ на ООН и от държави, приети в ИКЕ на

---

[8] Регламент (ЕИО) 2829/77 на Съвета от 12 декември 1977 г. относно влизането в сила на Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), ОВ L 334, 24.12.1977 г., стр. 11.

[9] COM(2011) 454 окончателен.

ООН със съвещателен глас. По тази причина, за да се даде възможност за присъединяване на ЕС към AETR следва да бъде предложено изменение на член 14 така че да се предвиди присъединяване на организации за регионална интеграция към AETR**.**

(10) В член 10 от AETR е посочено, че тахограф, чиито конструкция, монтаж, използване и изпитване са изпълнени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета, се смята за съответстващ на изискванията на AETR. Този принцип е валиден за всяко изменение на спецификациите на тахографите, независимо дали измененията са приети въз основа на Регламент (ЕИО) № 3821/85 или въз основа на друг законодателен акт. Поради това той е валиден и за Регламент (ЕС) № 165/2014, с който бе отменен и заменен Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета, както и за Регламент за изпълнение (ЕС) № 2016/799 на Комисията, в който са определени техническите спецификации за новия интелигентен тахограф[10]. Поради тези причини член 10 от AETR следва да бъде изменен, така че да включва позоваване на Регламент (ЕС) № 165/2014 и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 2016/799 на Комисията, които ще се прилагат от 15 юни 2019 г. вместо Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета. Също така, към AETR следва да бъде добавено ново приложение, съдържащо разпоредбите от Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799 на Комисията и евентуални други последващи адаптации към техническия прогрес.

(11) Приложеният към AETR сертификат за одобрение на цифрови тахографи следва да се измени, така че да може да се използва за одобряването на интелигентни тахографи и техните компоненти.

(12) С оглед на горепосоченото е необходимо да се приеме настоящото решение, определящо позицията на ЕС в Експертната група към Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), както и в Работната група по автомобилния транспорт,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1) Позицията на ЕС в Експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) и в Работната група по автомобилния транспорт трябва да бъде в съответствие с приложенията към настоящото решение и да се изразява от държавите — членки на ЕС и договарящи страни по AETR, действащи съвместно в интерес на ЕС.

2) Държавите членки трябва да съобщят на Експертната група предлаганите изменения.

3) Възможно е да се договарят формални и незначителни промени в тази позиция без да е необходимо нейното изменение.

[10] ОВ L 139, 26.5.2016 г., стр. 1.

Член 2

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател