2024/2566

30.9.2024

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/2566 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Σεπτεμβρίου 2024

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) και στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας για τις οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ), όσον αφορά τις τροποποιήσεις του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) ([1]) άρχισε να ισχύει στις 5 Ιανουαρίου 1976. Τροποποιήθηκε τελευταία φορά στις 20 Σεπτεμβρίου 2010.

(2) Κατά το άρθρο 22α της AETR, προτάσεις ή τροποποιήσεις των εισαγωγικών άρθρων του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR μπορούν να εγκριθούν από την ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) με πλειοψηφία των παρόντων και ψηφιζόντων συμβαλλομένων μερών. Μετά την έγκριση, οι τροποποιήσεις υποβάλλονται στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για κοινοποίηση σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη.

(3) Η ομάδα εμπειρογνωμόνων για την AETR και η ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές συστάθηκαν από την ΟΕΕ/ΗΕ στο πλαίσιο της AETR. Η ομάδα εργασίας είναι όργανο εξουσιοδοτημένο να καταρτίζει και να εγκρίνει τροποποιήσεις στα εισαγωγικά άρθρα του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR, ενώ η ομάδα εμπειρογνωμόνων είναι όργανο εξουσιοδοτημένο να καταρτίζει και να υποβάλλει προτάσεις τροποποιήσεων στην ομάδα εργασίας.

(4) Η ομάδα εμπειρογνωμόνων για την AETR και η ομάδα εργασίας για τις οδικές μεταφορές, κατά τις συνόδους τους οι οποίες θα πραγματοποιηθούν αντίστοιχα στις 28 Οκτωβρίου 2024 και από τις 29 έως τις 31 Οκτωβρίου 2024, ή σε επόμενες συνόδους, θα καταρτίσουν αντίστοιχα την πρόταση και θα εγκρίνουν τις τροποποιήσεις του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR σχετικά με τη μελλοντική υλοποίηση ορισμένων δραστηριοτήτων πιστοποίησης στο πλαίσιο της AETR. Οι εν λόγω δραστηριότητες πιστοποίησης απαιτούνται για τη λειτουργία του συστήματος ψηφιακού ταχογράφου της AETR, το οποίο βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο σύστημα της Ένωσης.

(5) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την AETR και στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας για τις οδικές μεταφορές, καθώς οι τροποποιήσεις του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR θα είναι δεσμευτικές βάσει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 6 και το άρθρο 22α παράγραφος 2 της AETR και είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης, ιδίως των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 561/2006 ([2]) και (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]).

(6) Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αποσκοπούν στην επίλυση μιας δυσχερούς κατάστασης όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος ψηφιακού ταχογράφου της AETR σχετικά με την παροχή ορισμένων δραστηριοτήτων πιστοποίησης από την Επιτροπή σε ορισμένα συμβαλλόμενα μέρη της AETR εκτός ΕΕ βάσει μνημονίου συνεννόησης το οποίο υπογράφτηκε μεταξύ της ΟΕΕ/ΗΕ και των υπηρεσιών της Επιτροπής το 2009. Το εν λόγω μνημόνιο συνεννόησης έχει ανανεωθεί αρκετές φορές μέσω διοικητικών διακανονισμών και ανανεώθηκε πιο πρόσφατα στις 28 Νοεμβρίου 2023 για την περίοδο έως τις 31 Μαΐου 2024.

(7) Βάσει αυτών των διοικητικών διακανονισμών, η Επιτροπή εκδίδει στους κατασκευαστές των συσκευών πιστοποιητικά διαλειτουργικότητας, τα οποία είναι αναγκαία για την έγκριση τύπου AETR των εν λόγω συσκευών. Η απαίτηση 278 του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR προβλέπει επί του παρόντος ότι ένας μόνο αρμόδιος φορέας είναι υπεύθυνος για την πιστοποίηση διαλειτουργικότητας.

([1]) ΕΕ L 95 της 8.4.1978, σ. 1.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, για τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο οποίος καταργεί τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 του Συμβουλίου σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών και τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 60 της 28.2.2014, σ. 1).

(8) Η Επιτροπή είναι επίσης υπεύθυνη για τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη δημιουργία, την κατοχή και τη διαχείριση του ζεύγους ευρωπαϊκών κλειδιών εντός της υποδομής δημόσιων κλειδιών του συστήματος ψηφιακού ταχογράφου βάσει της AETR. Το εν λόγω ζεύγος κλειδιών χρησιμοποιείται για την πιστοποίηση των εθνικών δημόσιων κλειδιών των συμβαλλόμενων μερών, τα οποία χρησιμοποιούνται στη συνέχεια για την πιστοποίηση των κλειδιών που εισάγονται σε κάθε συσκευή. Η απαίτηση του CSM_007 του υποπροσαρτήματος XI του προσαρτήματος 1Β της AETR προβλέπει επί του παρόντος ότι υπεύθυνος για τις δραστηριότητες κεντρικής πιστοποίησης απαιτείται να είναι ένας αναγνωρισμένος σε διεθνές επίπεδο οργανισμός.

(9) Μετά την απόφαση της Επιτροπής να αναστείλει τις εν λόγω δραστηριότητες πιστοποίησης για τη Ρωσία και τη Λευκορωσία λόγω του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας με τη συνεχιζόμενη στρατιωτική υποστήριξη της Λευκορωσίας, ο ρόλος της Επιτροπής στην εφαρμογή της AETR έχει αμφισβητηθεί από τις εν λόγω χώρες. Συνεπώς, η σύναψη νέου διοικητικού διακανονισμού είναι εξαιρετικά απίθανη, εξέλιξη που θέτει σε κίνδυνο την παροχή δραστηριοτήτων πιστοποίησης από την Επιτροπή σε 14 άλλα συμβαλλόμενα μέρη της AETR εκτός ΕΕ.

(10) Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει την υποβολή πρότασης τροποποίησης του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR προκειμένου να αναγνωριστεί ο ρόλος της Επιτροπής στην ίδια την AETR, ώστε να συνεχίσει να στηρίζει την εφαρμογή της AETR και να παρέχει δραστηριότητες πιστοποίησης σε τρίτες χώρες υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

(11) Η θέση της Ένωσης στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την AETR πρόκειται να διατυπωθεί από την Επιτροπή και η θέση της Ένωσης στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας για τις οδικές μεταφορές πρόκειται να διατυπωθεί από τα κράτη μέλη, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 36η σύνοδο της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την ευρωπαϊκή συμφωνία περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές (AETR) και στην 119η σύνοδο της ομάδας εργασίας για τις οδικές μεταφορές της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ), ή σε οποιεσδήποτε μεταγενέστερες συνόδους όσον αφορά τροποποιήσεις του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της AETR, καθορίζεται στο κείμενο που επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση.

2. Ήσσονος σημασίας αλλαγές στη θέση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 μπορούν να συμφωνηθούν χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 2

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 διατυπώνεται από την Επιτροπή στην ομάδα εμπειρογνωμόνων για την AETR και από τα κράτη μέλη τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης, στην ομάδα εργασίας της ΟΕΕ/ΗΕ για τις οδικές μεταφορές.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Βρυξέλλες, 23 Σεπτεμβρίου 2024.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

FELDMAN Z.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

Το άρθρο 2 παράγραφος 2 του προσαρτήματος 1Β του παραρτήματος της ΑΕΤR τροποποιείται ως εξής:

1) το σημείο 2.4.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.4.5 Η απαίτηση 278 αλλάζει ως εξής:

"Όσον αφορά τους κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι σε συμβαλλόμενα μέρη κατά των οποίων η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει θεσπίσει μέτρα τα οποία θεωρεί αναγκαία για την προστασία των ουσιωδών συμφερόντων ασφάλειάς της, και εφόσον το επιτρέπουν οι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι δοκιμές διαλειτουργικότητας διεξάγονται από έναν και μόνο αρμόδιο φορέα υπό την εξουσία και την ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης."»,

2) προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«2.4.8 Στο προσάρτημα 11/υποπροσάρτημα XI της ΑΕΤR (Κοινοί μηχανισμοί ασφάλειας), 3.1.1, η απαίτηση CSM_007 αλλάζει ως εξής:

"Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δημιουργείται ένα μοναδικό ευρωπαϊκό ζεύγος κλειδιών (EUR.SK και EUR.PK). Το ευρωπαϊκό ιδιωτικό κλειδί χρησιμοποιείται για την πιστοποίηση των δημόσιων κλειδιών των συμβαλλόμενων μερών. Τηρούνται αρχεία όλων των πιστοποιημένων κλειδιών. Όσον αφορά τα συμβαλλόμενα μέρη κατά των οποίων η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει θεσπίσει μέτρα τα οποία θεωρεί αναγκαία για την προστασία των ουσιωδών συμφερόντων ασφάλειάς της, και εφόσον το επιτρέπουν οι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις ενέργειες αυτές χειρίζεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία ενεργεί ως η Ευρωπαϊκή Αρχή Πιστοποίησης."».