Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2024/2566

30.9.2024

DECISÃO (UE) 2024/2566 DO CONSELHO

de 23 de setembro de 2024

sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no Grupo de Peritos sobre 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 da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) no que respeita às alterações ao apêndice 1-B do anexo do AETR

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) O Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais («AETR») ([1]) entrou em vigor em 5 de janeiro de 1976. Foi alterado pela última vez em 20 de setembro de 2010.

(2) Nos termos do artigo 22.º-A do AETR, as propostas de alteração aos artigos introdutórios do apêndice 1-B do Anexo do AETR podem ser adotadas pelo Grupo de Trabalho para os Transportes Rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE) por uma maioria das partes contratantes presentes e votantes. Após a adoção, as alterações são apresentadas ao Secretário-Geral das Nações Unidas para notificação a todas as partes contratantes.

(3) O Grupo de Peritos sobre o AETR e o Grupo de Trabalho para os Transportes Rodoviários foram criados pela UNECE no âmbito do AETR. O Grupo de Trabalho é um órgão habilitado a elaborar e adotar alterações aos artigos introdutórios do apêndice 1-B do anexo do AETR, enquanto o Grupo de Peritos é um órgão habilitado a elaborar e apresentar propostas de alterações ao Grupo de Trabalho.

(4) O Grupo de Peritos sobre o AETR e o Grupo de Trabalho para os Transportes Rodoviários, nas suas sessões a realizar, respetivamente, em 28 de outubro de 2024 e de 29 a 31 de outubro de 2024, ou em sessões subsequentes, elaborarão a proposta e adotarão a alteração do apêndice 1-B do anexo do AETR relativa à futura execução de determinadas atividades de certificação no âmbito do AETR. Essas atividades de certificação são necessárias para o funcionamento do sistema tacográfico digital do AETR, que é amplamente baseado no sistema da União.

(5) É conveniente definir a posição a tomar, em nome da União, no âmbito do Grupo de Peritos sobre o AETR e no âmbito do Grupo de Trabalho para os Transportes Rodoviários, uma vez que as alterações do apêndice 1-B do anexo do AETR serão vinculativas por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 6, e com o artigo 22.º-A, n.º 2, do AETR, e são suscetíveis de influenciar decisivamente o conteúdo da legislação da União, nomeadamente os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 ([2]) e (UE) n.º 165/2014 ([3]) do Parlamento Europeu e do Conselho.

(6) As alterações propostas visam resolver uma situação difícil na aplicação do sistema de tacógrafo digital do AETR, relativas ao fornecimento de determinadas atividades de certificação pela Comissão a certas partes contratantes no AETR provenientes de países terceiros ao abrigo de um memorando de entendimento assinado entre a UNECE e os serviços da Comissão em 2009. Esse memorando de entendimento foi renovado várias vezes através de acordos administrativos, o mais recente dos quais data de 28 de novembro de 2023, até 31 de maio de 2024.

(7) Ao abrigo destes acordos administrativos, a Comissão emite certificados de interoperabilidade aos fabricantes de equipamentos, necessários para a homologação AETR dos referidos equipamentos. O requisito 278 do apêndice 1-B do anexo do AETR prevê atualmente um único organismo competente responsável pela certificação da interoperabilidade.

([1]) JO L 95 de 8.4.1978, p. 1.

([2]) 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 (CE) 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).

([3]) 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).

(8) A Comissão é igualmente responsável por tarefas relacionadas com a geração, manutenção e gestão do par de chaves europeias no âmbito da infraestrutura de chave pública do sistema tacográfico digital AETR. Este par de chaves é utilizado para certificar as chaves públicas nacionais das partes contratantes, que são elas próprias utilizadas para certificar chaves inseridas em cada equipamento. O requisito CSM_007 do sub-apêndice XI do apêndice 1-B do AETR prevê atualmente que um organismo reconhecido a nível internacional seja responsável pelas atividades de certificação de raiz.

(9) Na sequência da decisão da Comissão de suspender essas atividades de certificação para a Rússia e a Bielorrússia em resultado da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia com o apoio militar contínuo da Bielorrússia, esses países questionaram o papel da Comissão na aplicação do AETR. Por conseguinte, é altamente improvável um novo acordo administrativo, o que compromete a fornecimento das atividades de certificação desenvolvidas pela Comissão junto das 14 outras partes contratantes no AETR provenientes de países terceiros.

(10) Assim, a União deverá apoiar uma proposta de alteração do apêndice 1-B do anexo do AETR, para que o papel da Comissão seja reconhecido no próprio AETR, a fim de que esta continue a apoiar a aplicação do AETR e a fornecer atividades de certificação a países terceiros em determinadas condições.

(11) A posição da União no âmbito do Grupo de Peritos sobre o AETR deverá ser expressa pela Comissão, e a posição da União no âmbito do Grupo de Trabalho para os Transportes Rodoviários deverá ser expressa pelos Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a tomar, em nome da União, na 36.ª sessão do Grupo de Peritos sobre o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) e na 119.ª sessão do Grupo de Trabalho para os Transportes Rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), ou em quaisquer sessões subsequentes, relativa a alterações do apêndice 1-B do anexo do AETR é estabelecida no anexo da presente decisão.

2. Podem ser acordadas alterações menores à posição referida no n.º 1 sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão no Grupo de Peritos sobre o AETR e pelos Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União, no Grupo de Trabalho da UNECE para os Transportes Rodoviários.

Artigo 3.º

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

Feito em Bruxelas, em 23 de setembro de 2024.

Pelo Conselho

O Presidente

FELDMAN Z.

ANEXO

O artigo 2.º, n.º 2, do apêndice 1-B do anexo do AETR é alterado do seguinte modo:

1) O ponto 2.4.5 passa a ter a seguinte redação:

«2.4.5 O requisito 278 é alterado do seguinte modo:

"Em relação aos fabricantes estabelecidos em Partes Contratantes contra as quais a União Europeia não tenha adotado medidas que considere necessárias para a proteção dos seus interesses essenciais de segurança, e na medida em que as regras da União Europeia o permitam, os ensaios de interoperabilidade são realizados por um único organismo competente sob a autoridade e responsabilidade da Comissão Europeia da União Europeia."»;

2) É aditado o seguinte ponto:

«2.4.8 No apêndice 11/Sub-Apêndice XI do AETR (Mecanismos comuns de segurança), 3.1.1, o requisito CSM_007 é alterado do seguinte modo:

"A nível europeu, será gerado um par único de chaves europeias (EUR.SK e EUR.PK). A chave privada europeia é utilizada para certificar as chaves públicas das Partes Contratantes. Devem ser mantidos registos de todas as chaves certificadas. Em relação aos fabricantes estabelecidos em Partes Contratantes contra as quais a União Europeia não tenha adotado medidas que considere necessárias para a proteção dos seus interesses essenciais de segurança, e na medida em que as regras da União Europeia o permitam, essas atividades serão levadas a cabo pela Comissão Europeia da União Europeia, que atuará como Autoridade de Certificação Europeia."».