2024/2566

30.9.2024

DECISIÓN (UE) 2024/2566 DEL CONSEJO

de 23 de septiembre de 2024

por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), por lo que respecta a las enmiendas del apéndice 1B del anexo del AETR

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con el artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) ([1]) entró en vigor el 5 de enero de 1976. Se enmendó por última vez el 20 de septiembre de 2010.

(2) De conformidad con el artículo 22 *bis* del AETR, las propuestas de enmienda de los artículos introductorios del apéndice 1B del anexo del AETR pueden ser adoptadas por el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) por mayoría de las Partes contratantes presentes y votantes. Después de su adopción, las enmiendas son presentadas al Secretario General de las Naciones Unidas para su notificación a todas las Partes contratantes.

(3) El Grupo de expertos sobre el AETR y el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera han sido creados por la CEPE en el marco del AETR. El Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera es un órgano facultado para elaborar y adoptar enmiendas de los artículos introductorios del apéndice 1B del anexo del AETR, mientras que el Grupo de expertos sobre el AETR es un organismo facultado para elaborar y presentar propuestas de emmienda al Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera.

(4) El Grupo de expertos sobre el AETR y el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera, en sus sesiones, que se celebrarán respectivamente el 28 de octubre de 2024 y entre el 29 y el 31 de octubre de 2024, o en sesiones posteriores, elaborarán la propuesta de enmienda y adoptarán la enmienda del apéndice 1B del anexo del AETR relativa a la futura realización de determinadas actividades de certificación en el marco del AETR. Dichas actividades de certificación son necesarias para aplicar el sistema de tacógrafo digital del Acuerdo, el cual se basa ampliamente en el sistema de la Unión.

(5) Procede establecer la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el Grupo de expertos sobre el AETR y en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera, ya que las enmiendas del apéndice 1B del anexo del AETR serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 21, apartado 6, y el artículo 22 *bis*, apartado 2, del AETR y pueden influir de manera determinante en el contenido de actos legislativos de la Unión, a saber, los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 ([2]) y (UE) n.º 165/2014 ([3]) del Parlamento Europeo y del Consejo.

(6) Las enmiendas propuestas tienen por objeto resolver una situación difícil en la aplicación del sistema de tacógrafo digital del AETR, con respecto a la prestación por la Comisión de determinadas actividades de certificación a determinadas Partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE, en el marco de un memorando de entendimiento firmado entre la CEPE y los servicios de la Comisión en 2009. Dicho memorando de entendimiento ha sido renovado varias veces mediante acuerdos administrativos, la última vez el 28 de noviembre de 2023, para un período que concluye el 31 de mayo de 2024.

(7) Con arreglo a dichos acuerdos administrativos, la Comisión proporciona certificados de interoperabilidad a los fabricantes de equipos, que son necesarios para la homologación de dichos equipos a efectos del AETR. La disposición 278 del apéndice 1B del anexo del AETR establece actualmente que un único organismo competente sea responsable de la certificación de la interoperabilidad.

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

([2]) Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

([3]) Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

(8) La Comisión también es responsable de las tareas relacionadas con la generación, el mantenimiento y la gestión del par de claves europeas dentro de la infraestructura de clave pública del sistema de tacógrafo digital del AETR. Este par de claves se utiliza para certificar las claves públicas nacionales de las Partes contratantes, que a su vez se utilizan para certificar las claves insertadas en cada equipo. La disposición CSM_007 del subapéndice XI del apéndice 1B del AETR, establece actualmente que un organismo reconocido a nivel internacional sea responsable de las actividades de certificación raíz.

(9) Tras la decisión de la Comisión de suspender estas actividades de certificación a Rusia y Bielorrusia, como consecuencia de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania con el apoyo militar continuado de Bielorrusia, estos dos países han cuestionado el papel de la Comisión en la aplicación del AETR. Por lo tanto, es muy improbable que se firme un nuevo acuerdo administrativo, lo que pone en peligro la prestación por la Comisión de las actividades de certificación a otras catorce Partes contratantes del AETR no pertenecientes a la UE.

(10) Por consiguiente, la Unión debe apoyar una propuesta de enmienda del apéndice 1B del anexo del AETR con el fin de que la función de la Comisión se reconozca en el propio AETR, para que esta siga apoyando la aplicación del AETR y prestando las actividades de certificación a países no pertenecientes a la UE en determinadas condiciones.

(11) La posición de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR debe ser expresada por la Comisión, y la posición de la Unión en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera debe ser expresada por los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en la trigésimosexta sesión del Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en la centésima decimonovena sesión del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), o en cualquier período de sesiones posterior, por lo que se refiere a las enmiendas del apéndice 1B del anexo del AETR se establece en el documento adjunto a la presente Decisión.

2. Podrán acordarse pequeñas modificaciones de la posición a que se refiere el apartado 1 sin necesidad de una nueva decisión del Consejo.

Artículo 2

La posición a que se refiere el artículo 1 será expresada por la Comisión en el Grupo de expertos sobre el AETR y por los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión, en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 23 de septiembre de 2024.

Por el Consejo

El Presidente

FELDMAN Z.

DOCUMENTO ADJUNTO

El artículo 2, apartado 2, del apéndice 1B del anexo del AETR se enmienda como sigue:

1) El punto 2.4.5 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4.5 La disposición 278 se modifica como sigue:

"En relación con los fabricantes establecidos en Partes Contratantes contra las que la Unión Europea no haya adoptado las medidas que considere necesarias para la protección de sus intereses esenciales de seguridad y en la medida en que lo permitan las normas de la Unión Europea, las pruebas de interoperabilidad serán realizadas por un único organismo competente bajo la autoridad y la responsabilidad de la Comisión Europea de la Unión Europea.".»;

2) Se añade el punto siguiente:

«2.4.8 En el apéndice 11 / subapéndice XI del AETR (Mecanismos comunes de seguridad), punto 3.3.1, la disposición CSM_007 se modifica como sigue:

"En el nivel europeo deberá generarse un único par de claves europeas (EUR.SK y EUR.PK). La clave privada europea deberá emplearse para certificar las claves públicas de las Partes Contratantes. Se conservarán registros de todas las claves certificadas. En relación con las Partes Contratantes contra las que la Unión Europea no haya adoptado las medidas que considere necesarias para la protección de sus intereses esenciales de seguridad y en la medida en que lo permitan las normas de la Unión Europea, estas tareas serán gestionadas por la Comisión Europea de la Unión Europea, que actuará como Autoridad Europea de Certificación.".».