EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 25.1.2021.
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Skupini stručnjaka za Europski sporazum o radu posada vozila koje sudjeluju u međunarodnom cestovnom prijevozu (AETR) te u Radnoj skupini za cestovni promet Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu

OBRAZLOŽENJE

1. PREDMET PRIJEDLOGA

Ovaj se prijedlog odnosi na odluku o utvrđivanju stajališta koje treba zauzeti u ime Unije u Skupini stručnjaka za Europski sporazum o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu (AETR, Sporazum) Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) i u Radnoj skupini UNECE-a za cestovni promet (SC.1) u vezi s predviđenom izmjenom AETR-a radi uključivanja tehničkih specifikacija o pametnom tahografu u Sporazum.

Nakon rasprava u okviru Skupine stručnjaka o AETR-u i stupanja na snagu Uredbe (EU) 2020/1054[1], koja uključuje revidirana pravila o tahografu, potrebno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na sljedećim sastancima Skupine stručnjaka za AETR i Radne skupine UNECE-a za cestovni promet (SC.1).

2. KONTEKST PRIJEDLOGA

2.1. AETR

Cilj je Europskog sporazuma o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu („AETR”) uskladiti zakonodavni okvir ugovornih stranaka Sporazuma u pogledu trajanja vožnje i odmora profesionalnih vozača te odgovarajuće tehničke zahtjeve za izradu i ugradnju tahografa. AETR je stupio na snagu 5. siječnja 1976. Naknadno je izmijenjen, posljednji put 20. rujna 2010.

Sve države članice EU-a stranke su Sporazuma.

2.2. Skupina stručnjaka o AETR-u i Radna skupina za cestovni promet

Skupina stručnjaka o AETR-u tehnička je i neslužbena skupina koju je osnovao UNECE-ov Odbor za unutarnji promet s ciljem izrade prijedloga izmjena Sporazuma.

Radna skupina za cestovni promet (SC.1) skupina je koju je osnovao Odbor za unutarnji promet i njezina je zadaća promicanje i olakšavanje međunarodnog cestovnog prijevoza usklađivanjem i pojednostavnjenjem pravila i zahtjeva povezanih s cestovnim prijevozom.

Formalno donošenje prijedloga za izmjenu AETR-a provodi se u skladu s člankom 21. Sporazuma u skladu s kojim svaka ugovorna stranka može predložiti izmjene Sporazuma. Prijedlozi se moraju podnijeti glavnom tajniku Ujedinjenih naroda. Ugovorne stranke nakon toga imaju rok od šest mjeseci za upućivanje prigovora na prijedlog. Prijedlog se smatra donesenim ako nijedna ugovorna stranka ne uloži prigovor na te izmjene.

U praksi se o svim prijedlozima za izmjenu AETR-a najprije raspravlja i dogovara u okviru SC.1, prije nego što jedna od ugovornih stranaka uputi izmjene glavnom tajniku Ujedinjenih naroda. Ako se prijedlog sastoji od izmjena dodataka 1., 2. ili 3. Prilogu Sporazumu ili uvodnih članaka Dodatka 1.B Sporazumu, SC.1 mora donijeti prijedlog običnom većinom ugovornih stranaka koje su prisutne i glasuju, kako je utvrđeno u članku 22., članku 22.a i članku 22.b Sporazuma.

---

[1] Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 15.7.2020., str. 1.).

2.3. Potreba za odlukom Vijeća

Stajalište EU-a utvrđeno Odlukom Vijeća (EU) 2016/1877[2] sadržavalo je sljedeće elemente:

– brisanje članka 22.a AETR-a kojim se predviđa automatska primjena specifikacija tahografa na AETR i njegova zamjena postupkom utvrđenim u članku 22. Sporazuma. Postupak iz članka 22. trebalo bi neznatno izmijeniti kako bi se izbjeglo da već samo trećina ugovornih stranaka može spriječiti izmjene specifikacija tahografa;

– izmjena članka 14. Sporazuma kako bi se omogućilo pristupanje EU-a Sporazumu;

– izmjena članka 10. Sporazuma kako bi se uključilo upućivanje na Uredbu (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća[3] i izmjena Priloga 1.C Uredbi (EU) 2016/799[4] o utvrđivanju tehničkih specifikacija pametnog tahografa.

Usto, Vijeće je 19. studenoga 2018. donijelo Odluku (EU) 2018/1926[5] o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti o provedbi sustava TACHOnet u ugovornim strankama AETR-a koje nisu članice EU-a na temelju tehnologije „e-dostave”.

Potrebno je utvrditi novo stajalište EU-a s obzirom na sljedeće sastanke Skupine stručnjaka o AETR-u i Radne skupine za cestovni promet u veljači, odnosno listopadu 2021. U tom novom stajalištu potrebno je uzeti u obzir rasprave u Skupini stručnjaka o AETR-u iz listopada 2016. i Uredbu (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća[6] o izmjeni Uredbe (EU) br. 165/2014 o tahografu, koja je stupila na snagu 20. kolovoza 2020.

Uredbom (EU) 2020/1054 predviđeno je da se položaj vozila bilježi automatski, posebno svaki put kad vozilo prijeđe granicu države članice i kada vozilo obavlja utovar ili istovar. Zbog tih je novih zahtjeva potrebno razviti novu verziju pametnog tahografa („verzija 2 pametnog tahografa”) koja će se morati ugraditi u novoregistrirana vozila najkasnije dvije godine nakon što Komisija donese tehničke specifikacije, konkretno najkasnije do kolovoza 2023. Usto, verzija 2 pametnog tahografa morat će se ugraditi ne samo u novoregistrirana vozila, nego i u sva vozila uključena u međunarodni prijevoz, najkasnije tri godine od kraja godine stupanja na snagu tehničkih specifikacija za vozila opremljena analognim tahografom i digitalnim tahografom koji zadovoljava specifikacije iz članka 3. stavka 4. Uredbe (EU) br. 165/2014, kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2020/1054, i najkasnije četiri godine nakon

---

[2] Odluka Vijeća (EU) 2016/1877 od 17. listopada 2016. o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Skupini stručnjaka za Europski sporazum o radu posada vozila koje sudjeluju u međunarodnom cestovnom prometu (AETR) te u Radnoj skupini za cestovni promet Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (SL L 288, 22.10.2016., str. 49.).

[3] Uredba (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. veljače 2014. o tahografima u cestovnom prometu, stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85 o tahografu u cestovnom prometu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet (SL L 60, 28.2.2014., str. 1.).

[4] Provedbena uredba Komisije (EU) 2016/799 od 18. ožujka 2016. o provedbi Uredbe (EU) br. 165/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju tehničkih zahtjeva za izradu, ispitivanje, ugradnju, rad i popravak tahografa i njihovih sastavnih dijelova (SL L 139, 26.5.2016., str. 1.).

[5] Odluka Vijeća (EU) 2018/1926 od 19. studenoga 2018. o stajalištu koje u ime Europske unije treba zauzeti u Skupini stručnjaka Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu o Europskom sporazumu o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu (SL L 313, 10.12.2018., str. 13.).

[6] Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.2020., str. 1.).

stupanja na snagu tehničkih specifikacija za vozila opremljena pametnim tahografom iz članka 3. stavka 4. točke (a) Uredbe (EU) br. 165/2014, kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2020/1054. Te novine u pravu EU-a trebalo bi naglasiti u raspravama u okviru AETR-a.

3. TRENUTAČNO STANJE – NAPREDAK PREGOVORA

3.1. Uvođenje pametnog tahografa u AETR-u

Od 2016. napredak u reformi institucijskog okvira Sporazuma nije bio moguć, a posebno u pogledu izmjene članka 14. kako bi se omogućilo pristupanje EU-a Sporazumu i izmjene pravila za donošenje specifikacija tahografa iz članka 22. Ugovorne stranke Sporazuma koje nisu članice EU-a dosad su se protivile tim aspektima.

Međutim, sve ugovorne stranke Sporazuma, uključujući države članice, slažu se da je potrebno što prije uključiti tehničke specifikacije pametnog tahografa u Sporazum iz dva razloga. Prvo, ugovorne stranke AETR-a koje nisu članice EU-a trebale bi poštovati iste visoke standarde EU-a u pogledu nadzora aktivnosti vozača uvođenjem najnaprednije verzije tahografa. U tom kontekstu treba napomenuti da su vozila registrirana u EU-u od lipnja 2019. opremljena pametnim tahografom i da će se verzija 2 pametnog tahografa uvesti u novoregistrirane kamione i autobuse iznad 3,5 tona najkasnije do kolovoza 2023. u skladu s Uredbom (EU) 2020/1054 kao dio prvog paketa za mobilnost. Drugo, dok specifikacije pametnog tahografa ne budu uvrštene u Sporazum, ugovorne stranke AETR-a koje nisu članice EU-a u načelu bi mogle zabraniti pristup svojim državnim područjima za vozila koja su registrirana u EU-u i koja su opremljena pametnim tahografom.

Rasprave u Skupini stručnjaka o AETR-u stoga su od 2018. bile usmjerene na uključivanje tehničkih specifikacija pametnih tahografa u Sporazum, te je postignut dogovor o specifikacijama pametnog tahografa i obliku u kojem bi ih trebalo uključiti u Sporazum.

Hrvatska je na temelju tog zajedničkog dogovora 8. travnja 2020. u ime EU-a Tajništvu UNECE-a uputila službeni podnesak za uključivanje tehničkih specifikacija pametnog tahografa u Sporazum. Taj se službeni podnesak temelji na tehničkim specifikacijama koje je Komisija donijela Provedbenom uredbom (EU) 2016/799, podložno ograničenom broju prilagodbi konteksta AETR-a:

– zamjena izraza „države članice” i „uređaj za bilježenje” izrazima „ugovorne stranke”, odnosno „nadzorni uređaj”;

– mogućnost ograničavanja, u skladu s važećim nacionalnim propisima, snage prijenosa i odašiljanja podataka namjenskog komunikacijskog sustava kratkog dometa (DSRC) putem ITS sučelja;

– zamjena svih upućivanja na zakonodavstvo EU-a upućivanjima na istovjetne odredbe međunarodnog prava, kao što su pravilnici UNECE-a.

Usto, norme EN navedene u specifikacijama tahografa trebale bi se zamijeniti normama ISO u roku od pet godina od datuma stupanja na snagu specifikacija pametnih tahografa u AETR-u.

Nijedna od navedenih izmjena neće utjecati na interoperabilnost pametnog tahografa i njegovih sastavnih dijelova.

3.2. Datum primjene specifikacija pametnog tahografa

Iako je postignut znatan napredak u raspravama o sadržaju specifikacija pametnih tahografa, rasprave se još vode o datumu kada bi te specifikacije trebale postati obvezne za ugovorne stranke AETR-a koje nisu članice EU-a. Ruska Federacija zahtijeva prijelazno razdoblje od

četiri godine počevši od stupanja na snagu odgovarajuće izmjene Sporazuma, tj. isto razdoblje kao i za primjenu prethodnih verzija tahografa u ugovornim strankama AETR-a.

Takvim prijelaznim razdobljem znatno bi se odgodila primjena pametnog tahografa u ugovornim strankama AETR-a koje nisu članice EU-a. Ako se postigne dogovor o tehničkim specifikacijama pametnog tahografa i o datumu njihove primjene na sastanku SC.1 u listopadu 2021., s obzirom na očekivano vrijeme potrebno tajništvu Skupine stručnjaka da pripremi dokumentaciju za donošenje specifikacija i šestomjesečni postupak donošenja iz članka 22. Sporazuma, očekuje se da specifikacije neće biti donesene i uključene u Sporazum prije lipnja 2022. Ako specifikacije postanu obvezne četiri godine nakon datuma stupanja izmjene na snagu, ugovorne stranke AETR-a koje nisu članice EU-a ne bi prije lipnja 2026. počele s ugradnjom pametnog tahografa u vozila koja su novoregistrirana na njihovu državnom području, tj. oko sedam godina nakon EU-a.

4. STAJALIŠTE KOJE TREBA ZAUZETI U IME UNIJE

Uključivanjem verzije 2 pametnog tahografa u Sporazum doprinijet će se boljoj provedbi pravila o razdobljima vožnje i odmora u području AETR-a, bilježenjem dodatnih pozicija vozila u tahografu. S obzirom na to da će sva vozila registrirana u EU-u 2025.[7] morati biti opremljena verzijom pametnog tahografa verzije 2, uvrštavanjem specifikacija verzije 2 pametnog tahografa u Sporazum izbjeći će se i situacija u kojoj će vozila opremljena dvjema različitim verzijama pametnog tahografa dulje vrijeme nastaviti prometovati na teritoriju EU-a.

S obzirom na to da će vozila koja su nedavno registrirana u EU-u morati biti opremljena verzijom 2 pametnog tahografa od sredine 2023. nadalje, EU bi mogao prihvatiti da se ta verzija najkasnije do kraja 2025. ugradi u vozila koja su novoregistrirana u ugovornim strankama AETR-a koje nisu članice EU-a. Ugovornim strankama AETR-a koje nisu članice EU-a moglo bi se odobriti dodatno dvogodišnje prijelazno razdoblje za ugradnju verzije 2 pametnog tahografa u sva vozila uključena u prijevoz na području EU-a, tj. najkasnije do kraja 2027.

Komisija je na sastanku Skupine stručnjaka o AETR-u u listopadu 2020. predstavila glavne funkcije verzije 2 pametnog tahografa i očekivane izmjene specifikacija koje su u ime Unije podnesene Tajništvu UNECE-a 8. travnja 2020. (specifikacije koje odgovaraju verziji 1 pametnog tahografa). EU će, na temelju provedbenog akta o tehničkim specifikacijama verzije 2 pametnog tahografa koji Komisija treba donijeti 2021., u kasnijoj fazi, najvjerojatnije na sastanku Skupine stručnjaka o AETR-u u listopadu 2021., predstaviti AETR-u revidirani tehnički dodatak (Dodatak 1.C) s tehničkim specifikacijama verzije 2 pametnog tahografa koje treba uključiti u Sporazum.

Ujedno je potrebno izmijeniti određene aspekte stajališta koje treba zauzeti u ime EU-a kako je navedeno u Odluci (EU) 2016/1877. Kad je riječ o članku 22. Sporazuma, stajalištem EU-a utvrđenim u Odluci (EU) 2016/1877 predviđen je prijedlog u ime Unije za izmjene tog članka kako bi se, među ostalim, predvidjelo da se izmjene prihvaćaju ako manje od polovine nadležnih uprava ugovornih stranaka uputi glavnom tajniku prigovor na izmjene, dok je AETR-om trenutačno propisano da je dovoljno da jedna trećina ugovornih stranaka ospori izmjenu. Ugovorne stranke AETR-a koje nisu članice EU-a snažno su se usprotivile izmjeni koju je predložio EU. Stoga se više ne predlaže izmjena važećeg postupka iz članka 22.

[7] Usp. članak 3. stavak 4. i članak 4. točku (a) Uredbe (EU) br. 165/2014, kako je izmijenjena Uredbom (EU) 2020/1054.

Štoviše, i u vezi sa stajalištem koje treba zauzeti u ime EU-a kako je navedeno u Odluci (EU) 2016/1877, nakon rasprava u Skupini stručnjaka o AETR-u više se ne čini potrebnim izbrisati članak 22.a Sporazuma koji će se i dalje primjenjivati na prethodne verzije tahografa.

Izmjena članka 14. Sporazuma kojom bi se EU-u omogućilo pristupanje AETR-u, što je predmet Odluke Vijeća (EU) 2016/1877, nije uvažena pa će EU i dalje zahtijevati takvu izmjenu.

EU je u listopadu 2020. Skupini stručnjaka o AETR-u objasnio preliminarna stajališta o pametnom tahografu i glavnim dodatnim funkcijama. EU je iznio i svoja preliminarna stajališta o datumima uvođenja verzije 2 pametnog tahografa iz Sporazuma. EU je potvrdio da će službeno stajalište EU-a biti podneseno tajništvu UNECE-a s obzirom na raspravu koja će se održati u Skupini stručnjaka o AETR-u u veljači 2021.

Prvi nacrt prijedloga specifikacija verzije 2 pametnog tahografa mogao bi biti predstavljen na sastanku Skupine stručnjaka o AETR-u u veljači 2021.

5. SAŽETAK PREDLOŽENIH IZMJENA

5.1. Izmjena članka 10. radi upućivanja na tehničke specifikacije pametnog tahografa

S obzirom na to da će tehničke specifikacije verzije 2 pametnog tahografa biti uvrštene kao novi Dodatak 1.C Prilogu Sporazumu, u članku 10. trebalo bi upućivati na te specifikacije za koje se smatra da ispunjavaju zahtjeve Sporazuma od datuma stupanja na snagu odgovarajuće izmjene Sporazuma.

5.2. Izmjena članka 13. kojom se omogućuje prijelazno razdoblje za uvođenje pametnog tahografa

Člankom 13. utvrđuje se prijelazno razdoblje od četiri godine prije nego što tehničke specifikacije tahografa postanu obvezne za ugovorne stranke AETR-a. Kad je riječ o verziji 2 pametnog tahografa, novoregistrirana vozila trebala bi biti opremljena pametnim tahografom najkasnije do 31. prosinca 2025. Vozila koja se upotrebljavaju u međunarodnom prijevozu trebala bi biti opremljena pametnim tahografom najkasnije do 31. prosinca 2027.

5.3. Izmjena članka 14. kako bi se pristupanje AETR-u omogućilo organizacijama za regionalnu integraciju

Člankom 14. mogućnost pristupanja AETR-u ograničena je samo na države koje su članice UNECE-a ili države koje su u UNECE primljene u savjetodavnom svojstvu. Kako bi se omogućilo pristupanje EU-a, članak 14. mora se izmijeniti tako da i organizacije za regionalnu integraciju ispunjavaju uvjete za pristupanje Sporazumu.

5.4. Izmjena članka 22. radi primjene postupka utvrđenog u tom članku za izmjene tehničkih specifikacija pametnog tahografa

Postupak utvrđen u članku 22. Sporazuma trebao bi se primjenjivati i na verziju 2 pametnog tahografa koja će biti definirana u novom Dodatku 1.C. Članak 22.a trebao bi ostati nepromijenjen u Sporazumu pa će se i dalje primjenjivati na digitalni tahograf.

5.5. Uključivanje tehničkih specifikacija o pametnom tahografu kao Dodatak 1.C AETR-u

Cjeloviti tekst tehničkih specifikacija verzije 2 pametnog tahografa trebalo bi uključiti u Sporazum kao Dodatak 1.C Prilogu Sporazumu. Prijedlog EU-a za Dodatak 1.C bit će dostupan 2021. Izradit će se na temelju specifikacija koje su u ime Unije dostavljene

8. travnja 2020. (verzija 1 pametnog tahografa) i specifikacija EU-a koje će Komisija donijeti 2021. na temelju Uredbe (EU) 2020/1054.

5.6. Izmjena certifikata o homologaciji kako bi se uključila odobrenja za pametni tahograf i njegove sastavne dijelove

Certifikat o homologaciji iz poglavlja III. Dodatka 2. mora se izmijeniti kako bi se u područje primjene certifikata uključio Dodatak 1.C, to jest pametni tahograf.

6. PRAVNA OSNOVA

6.1. Postupovnopravna osnova

6.1.1. Načela

Člankom 218. stavkom 9. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU) predviđeno je donošenje odluka kojima se utvrđuju „stajališta koja u ime Unije treba donijeti tijelo osnovano na temelju sporazuma kada je to tijelo pozvano donositi akte koji proizvode pravne učinke, uz iznimku akata kojima se dopunjuje ili mijenja institucionalni okvir sporazuma”.

Članak 218. stavak 9. UFEU-a primjenjuje se neovisno o tome je li Unija članica tijela ili stranka sporazuma[8].

Pojam „akti koji proizvode pravne učinke” obuhvaća akte koji proizvode pravne učinke na temelju pravila međunarodnog prava kojima se uređuje predmetno tijelo. Obuhvaća i instrumente koji nemaju obvezujući učinak na temelju međunarodnog prava, ali postoji mogućnost da „presudno utječu na sadržaj propisa koje donese zakonodavac Unije”[9].

6.1.2. Primjena na ovaj predmet

Radna skupina za cestovni promet (SC.1) tijelo je koje je osnovao UNECE.

Akt o kojem se Radna skupina za cestovni promet treba usuglasiti prije upućivanja izmjena na donošenje glavnom tajniku Ujedinjenih naroda u skladu s člankom 21. Sporazuma akt je koji proizvodi pravne učinke. Prema međunarodnom pravu predviđeni akt bit će obvezujući u skladu s člankom 14. AETR-a.

Predviđenim aktom ne dopunjuje se niti mijenja institucionalni okvir Sporazuma.

Stoga je postupovnopravna osnova za predloženu Odluku članak 218. stavak 9. UFEU-a.

6.2. Materijalnopravna osnova

6.2.1. Načela

Materijalnopravna osnova za odluku na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a prije svega ovisi o cilju i sadržaju predviđenog akta o kojemu se zauzima stajalište u ime Unije. Ako predviđeni akt ima dva cilja ili elementa te ako se može utvrditi da je jedan od ta dva cilja ili elementa glavni, a drugi samo sporedan, odluka na temelju članka 218. stavka 9. UFEU-a mora se temeljiti na samo jednoj materijalnopravnoj osnovi, naime onoj koju zahtijeva glavni ili prevladavajući cilj ili element.

6.2.2. Primjena na ovaj predmet

Glavni cilj i sadržaj predviđenog akta odnose se na prometnu politiku.

---

[8] Presuda Suda od 7. listopada 2014., *Njemačka protiv Vijeća*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točka 64.

[9] Presuda Suda od 7. listopada 2014., *Njemačka protiv Vijeća*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, točke od 61 do 64.

Stoga je materijalnopravna osnova predložene odluke članak 91. UFEU-a.

6.3. Zaključak

Pravna osnova predložene odluke trebao bi biti članak 91. u vezi s člankom 218. stavkom 9. UFEU-a.

7. OBJAVA PREDVIĐENOG AKTA

Primjereno je objaviti izmjene Sporazuma u *Službenom listu Europske unije* nakon njihova donošenja.

2021/0013 (NLE)

Prijedlog

ODLUKE VIJEĆA

o stajalištu koje treba zauzeti u ime Europske unije u Skupini stručnjaka za Europski sporazum o radu posada vozila koje sudjeluju u međunarodnom cestovnom prijevozu (AETR) te u Radnoj skupini za cestovni promet Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. u vezi s člankom 218. stavkom 9.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

budući da:

(1) Europski sporazum o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu (AETR)[10] stupio je na snagu 5. siječnja 1976. Posljednji je put izmijenjen 20. rujna 2010.

(2) U skladu s člankom 21. AETR-a svaka ugovorna stranka može glavnom tajniku Ujedinjenih naroda podnijeti prijedloge izmjena AETR-a. Prije podnošenja glavnom tajniku Ujedinjenih naroda o prijedlozima se najprije raspravlja u okviru Radne skupine za cestovni prijevoz („SC.1”) Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE).

(3) Predviđeno je da će Skupina stručnjaka o AETR-u na svojoj 25. planiranoj sjednici u veljači 2021. i SC.1 na svojem 116. planiranom sastanku u listopadu 2021. raspravljati o izmjenama AETR-a radi donošenja pametnog tahografa.

(4) U članku 22.a AETR-a predviđeno je da izmjene Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3821/85[11] o digitalnom tahografu automatski preuzimaju sve ugovorne stranke AETR-a, bez formalnog savjetovanja ili glasanja. Nedovoljna uključenost ugovornih stranaka AETR-a u proces razvoja i donošenja tehničkih specifikacija o digitalnim tahografima važan je uzrok nezadovoljstva nekih od tih ugovornih stranaka. U Komunikaciji Komisije naslovljenoj „Digitalni tahograf: Nacrt za buduće aktivnosti”[12] prepoznata je činjenica da se tim mehanizmom ugrožava ispravna i usklađena provedba digitalnog tahografa u ugovornim strankama koje nisu države članice EU-a. Stoga je u interesu Unije da se izmijeni postupak donošenja odluka u pogledu digitalnih tahografa i da se u Skupini stručnjaka za AETR predloži primjena postupka utvrđenog u članku 22. stavcima 1., 2. i 3. za uključivanje tehničkih specifikacija pametnog tahografa u AETR. Članak 22.a trebao bi ostati na snazi radi mogućih budućih izmjena prethodnih verzija tahografa.

---

10 SL L 95, 8.4.1978., str. 1.

11 Uredba Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu (SL L 370, 31.12.1985., str. 8.)

12 COM(2011) 454 final.

(5) Člankom 10. AETR-a propisano je da se za tahograf čija se izrada, ugradnja, uporaba i ispitivanje provode u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3821/85 smatra da zadovoljava zahtjeve AETR-a. Članak 10. trebalo bi izmijeniti kako bi se uključilo upućivanje na tehničke specifikacije pametnog tahografa, za koje bi se trebalo smatrati da ispunjavaju zahtjeve AETR-a od datuma stupanja na snagu Dodatka 1.C Prilogu AETR-u.

(6) Točan datum primjene pametnog tahografa u AETR-u trebalo bi utvrditi u članku 13. AETR-a o prijelaznim odredbama.

(7) Člankom 14. AETR-a nije dopušteno pristupanje tijela osim država članica UNECE-a i država uključenih u rad UNECE-a u savjetodavnom svojstvu. Stoga bi, radi omogućivanja EU-ova pristupanja AETR-u, članak 14. trebalo izmijeniti kako bi se predvidjelo pristupanje organizacija za regionalnu integraciju AETR-u.

(8) Nekoliko je argumenata u prilog EU-ovu pristupanju AETR-u. Prvo, Unija ima isključivu nadležnost u području rada posada vozila koje sudjeluju u međunarodnom cestovnom prijevozu, kako je potvrđeno u predmetu 22/70. Drugo, takvim bi se pristupanjem zajamčila djelotvorna zastupljenost interesa Unije u AETR-u. Konačno, zbog posebnosti AETR-a i predloženog procesa donošenja odluka opravdavano je da Unija bude ugovorna stranka.

(9) Tehničke specifikacije pametnog tahografa koje treba uključiti u AETR kao Dodatak 1.C Prilogu toj Uredbi trebalo bi izraditi na temelju specifikacija koje su 8. travnja 2020. u ime Unije dostavljene Skupini stručnjaka o AETR-u i na temelju specifikacija koje Komisija treba donijeti 2021. na temelju Uredbe (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća[13].

(10) Certifikat o homologaciji za digitalne tahografe naveden u Dodatku 2. Priloga III. AETR-u trebalo bi izmijeniti kako bi se mogao upotrebljavati i za homologaciju pametnih tahografa i njihovih sastavnih dijelova.

(11) Primjereno je utvrditi stajalište koje treba zauzeti u ime Unije u Skupini stručnjaka o AETR-u i u Radnoj skupini za cestovni promet kako bi se postiglo paneuropsko usklađivanje u području tahografa u cestovnom prometu.

(12) Stajalište Unije zauzimaju države članice Unije koje su članice Skupine stručnjaka o AETR-u i Radne skupine UNECE-a za cestovni prijevoz, djelujući zajednički,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Stajalište koje treba zauzeti u ime Unije na 25. sastanku Skupine stručnjaka o Europskom sporazumu o radu posada vozila u međunarodnom cestovnom prijevozu (AETR) i na 116. sastanku Radne skupine UNECE-a za cestovni prijevoz mora biti u skladu s predloženim izmjenama AETR-a iz Priloga ovoj Odluci.

[13] Uredba (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.2020., str. 1.).

Formalne i manje izmjene stajališta iz prvog stavka mogu se dogovoriti bez potrebe za izmjenom tog stajališta.

Članak 2.

1. Stajalište iz članka 1. zauzimaju države članice Unije koje su članice Skupine stručnjaka o AETR-u i Radne skupine UNECE-a za cestovni prijevoz, djelujući zajednički.

2. Države članice dostavljaju predložene izmjene Skupini stručnjaka o AETR-u.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Vijeće
Predsjednik