COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), precum și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la decizia de stabilire a poziției care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU (SC.1) în legătură cu modificarea preconizată a AETR în vederea includerii în acord a specificațiilor tehnice ale tahografului inteligent.

În urma discuțiilor din cadrul Grupului de experți pentru AETR și a intrării în vigoare a Regulamentului (UE) nr. 2020/1054[1], care include norme revizuite privind tahograful, este necesar să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în vederea următoarelor sesiuni ale Grupului de experți pentru AETR și ale Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU (SC.1).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. AETR

Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) are ca scop să armonizeze cadrul legislativ al părților contractante la acord în ceea ce privește perioadele de conducere și de repaus pentru conducătorii auto profesioniști, precum și cerințele tehnice corespunzătoare privind construirea și instalarea tahografului. AETR a intrat în vigoare la 5 ianuarie 1976. Ulterior a fost modificat, cel mai recent la 20 septembrie 2010.

Toate statele membre sunt părți la acord.

2.2. Grupul de experți pentru AETR și Grupul de lucru pentru transportul rutier

Grupul de experți pentru AETR este un grup tehnic și informal care a fost instituit de către Comitetul pentru transporturi terestre al CEE-ONU cu obiectivul de a elabora propuneri de modificare a acordului.

Grupul de lucru pentru transportul rutier (SC.1) este un grup înființat de Comitetul pentru transporturi terestre, care promovează dezvoltarea și facilitarea transportului rutier internațional prin armonizarea și simplificarea normelor și cerințelor legate de transportul rutier.

Adoptarea formală a propunerilor de modificare a AETR se efectuează în conformitate cu articolul 21 din acord, care prevede că orice parte contractantă poate propune amendamente la acord. Propunerile trebuie transmise Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite Ulterior, părțile contractante au la dispoziție șase luni pentru a prezenta obiecții cu privire la propunere. Propunerea este considerată adoptată dacă niciuna dintre părți nu prezintă obiecții cu privire la amendamentele în cauză.

---

[1] Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 15.7.2020, p. 1).

În practică, toate propunerile de modificare a AETR sunt mai întâi discutate și aprobate în cadrul SC.1 înainte ca amendamentele să fie transmise Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite de către una dintre părțile contractante. În cazul în care se propun amendamente la apendicele 1, 2 sau 3 la anexa la acord sau la articolele introductive din apendicele 1B la acord, propunerea trebuie să fie adoptată de SC.1 prin majoritatea simplă a părților contractante care sunt prezente și votează, astfel cum se prevede la articolul 22, la articolul 22*bis* și la articolul 22*ter* din acord.

2.3. Necesitatea unei decizii a Consiliului

Poziția UE stabilită prin Decizia (UE) 2016/1877 a Consiliului[2] includea următoarele elemente:

– eliminarea articolului 22*bis* din AETR, care prevede aplicarea automată a specificațiilor tahografului la AETR, și înlocuirea lui cu procedura prevăzută la articolul 22 din acord. Procedura prevăzută la articolul 22 ar urma să fie ușor modificată pentru a se evita posibilitatea ca modificările specificațiilor tahografului să fie respinse prin opoziția unei simple treimi a părților contractante.

– modificarea articolului 14 din acord pentru a permite aderarea UE la acord;

– modificarea articolului 10 din acord pentru a include o trimitere la Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului[3] și la anexa 1C la Regulamentul (UE) 2016/799[4] care stabilește specificațiile tehnice ale tahografului inteligent.

În plus, la 19 noiembrie 2018, Consiliul a adoptat Decizia (UE) 2018/1926[5] privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, cu privire la implementarea TACHOnet de către părțile contractante la AETR care nu fac parte din UE, pe baza tehnologiei „e-Delivery”.

Este necesar să se stabilească o nouă poziție a UE în vederea următoarelor reuniuni ale Grupului de experți pentru AETR și ale Grupului de lucru pentru transportul rutier din februarie 2021 și, respectiv, octombrie 2021. Este necesar ca această nouă poziție să ia în considerare discuțiile purtate în cadrul Grupului de experți pentru AETR începând cu luna octombrie 2016 și intrarea în vigoare, la 20 august 2020, a Regulamentului (UE) 2020/1054

---

[2] Decizia (UE) 2016/1877 a Consiliului din 17 octombrie 2016 privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Grupului de experți pe tema acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), precum și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier, ale Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (JO L 288, 22.10.2016, p. 49).

[3] Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).

[4] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei din 18 martie 2016 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor pentru construirea, testarea, instalarea, operarea și repararea tahografelor și a componentelor acestora (JO L 139, 26.5.2016, p. 1).

[5] Decizia (UE) 2018/1926 a Consiliului din 19 noiembrie 2018privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (JO L 313, 10.12.2018, p. 13).

al Parlamentului European și al Consiliului[6] de modificare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 privind tahografele.

Regulamentul (UE) 2020/1054 prevede că poziția vehiculului trebuie înregistrată automat, mai ales de fiecare dată când vehiculul trece frontiera unui stat membru și atunci când vehiculul efectuează activități de încărcare sau descărcare. Aceste noi cerințe fac necesară dezvoltarea unei noi versiuni a tahografului inteligent („tahograful inteligent versiunea 2”), care va trebui să fie instalată în vehiculele nou înmatriculate în termen de maximum doi ani de la adoptarea specificațiilor tehnice de către Comisie, adică cel târziu până în luna august 2023. În plus, tahograful inteligent versiunea 2 va trebui să fie montat nu numai în vehiculele nou înmatriculate, ci și în toate vehiculele implicate în transportul internațional, în termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a specificațiilor tehnice, în cazul vehiculelor echipate cu un tahograf analogic și al celor echipate cu un tahograf digital, care respectă specificațiile menționate la articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1054, și în termen de cel mult patru ani de la intrarea în vigoare a specificațiilor tehnice, în cazul vehiculelor echipate cu un tahograf digital, astfel cum se menționează la articolul 3 alineatul (4a) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1054. Este necesar ca aceste evoluții ale legislației UE să se reflecte în discuțiile din cadrul AETR.

3. SITUAȚIA ACTUALĂ – PROGRESUL NEGOCIERILOR

3.1. Implementarea tahografului inteligent de către AETR

Din 2016 până în prezent, nu s-au putut realiza progrese în ceea ce privește reforma cadrului instituțional al acordului, în special modificarea articolului 14 pentru a permite aderarea UE la acord și modificarea normelor de la articolul 22 privind adoptarea specificațiilor tahografului. Aceste aspecte au fost până în prezent contestate de părțile contractante la acord care nu fac parte din UE.

Toate părțile contractante la acord, inclusiv statele membre, sunt însă de acord că este necesar să se includă cât mai curând posibil în acord specificațiile tehnice ale tahografului inteligent, din două motive. În primul rând, părțile contractante la AETR care nu fac parte din UE ar trebui să respecte aceleași standarde de nivel înalt ca și UE în ceea ce privește controlarea activității conducătorilor auto, prin implementarea celei mai avansate versiuni a tahografului. În acest context, ar trebui remarcat faptul că vehiculele înmatriculate în UE începând cu luna iunie 2019 sunt echipate cu un tahograf inteligent și că tahograful inteligent versiunea 2 va fi instalat în camioanele și autobuzele de peste 3,5 tone nou înmatriculate cel târziu în luna august 2023, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2020/1054, ca parte a Pachetului privind mobilitatea I. În al doilea rând, până la includerea în acord a specificațiilor tahografului inteligent, părțile contractante la AETR care nu fac parte din UE ar putea, în principiu, să interzică accesul pe teritoriile lor a vehiculelor înmatriculate în UE și echipate cu un tahograf inteligent.

Începând din 2018, discuțiile din cadrul Grupului de experți pentru AETR s-au axat, prin urmare, pe includerea în acord a specificațiilor tehnice ale tahografului inteligent. S-a ajuns

[6] Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

astfel la o înțelegere comună asupra specificațiilor tahografului inteligent și asupra formei în care ar trebui incluse în acord.

Ca urmare a acestei înțelegeri comune, la 8 august 2020, Croația a adresat Secretariatului CEE-ONU, în numele UE, o cerere oficială de includere în acord a specificațiilor tehnice ale tahografului inteligent. Această cerere oficială se bazează pe specificațiile tehnice astfel cum au fost adoptate de Comisie în Regulamentul său de punere în aplicare (UE) 2016/799, sub rezerva unui număr limitat de adaptări la contextul AETR:

– înlocuirea termenilor „state membre” și „aparatură de înregistrare” cu „părți contractante” și, respectiv, „dispozitiv de control”;

– posibilitatea de a limita, în conformitate cu normele naționale în vigoare, puterea de transmisie a DSRC (comunicații specializate cu rază scurtă de acțiune) și datele transmise prin interfața ITS;

– înlocuirea tuturor trimiterilor la legislația UE cu trimiteri la legislația internațională având același conținut, precum regulamentele CEE-ONU.

În plus, standardele EN menționate în specificațiile tahografului ar trebui înlocuite cu standarde ISO în termen de cinci ani de la data intrării în vigoare a specificațiilor tahografului inteligent în AETR.

Niciuna dintre modificările de mai sus nu va afecta interoperabilitatea tahografelor inteligente și a componentelor acestora.

3.2. Data aplicării specificațiilor tahografului inteligent

Deși au fost realizate progrese importante în cadrul discuțiilor referitoare la substanța specificațiilor tahografului inteligent, se discută în continuare cu privire la data la care ar trebui ca aceste specificații să devină obligatorii pentru părțile contractante la AETR care nu fac parte din UE. Federația Rusă a solicitat o perioadă de tranziție de patru ani începând de la intrarea în vigoare a amendamentului relevant la acord, și anume aceeași perioadă prevăzută pentru aplicarea versiunilor anterioare ale tahografului de către părțile contractante la AETR.

Această perioadă de tranziție ar întârzia considerabil implementarea tahografului inteligent de către părțile contractante la AETR care nu fac parte din UE. Dacă, în cadrul reuniunii SC.1 din octombrie 2021, se va ajunge la un acord asupra specificațiilor tehnice ale tahografului inteligent și asupra datei de punere în aplicare a acestora, având în vedere perioada de care se estimează că are nevoie secretariatul Grupului de experți pentru a pregăti dosarul pentru adoptarea specificațiilor și cele șase luni cât durează procedura de adoptare stabilită la articolul 22 din acord, se preconizează că specificațiile nu vor fi adoptate și incluse în acord mai repede de luna iunie 2022. În cazul în care specificațiile devin obligatorii la patru ani de la data intrării în vigoare a amendamentului, părțile contractante la AETR care nu fac parte din UE ar urma să înceapă instalarea tahografului inteligent în vehiculele nou înmatriculate pe teritoriul lor cel mai devreme în iunie 2026, adică cu aproximativ șapte ani după UE.

4. POZIȚIA CARE URMEAZĂ SĂ FIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

Includerea în acord a tahografului inteligent versiunea 2 va contribui la o mai bună asigurare a respectării normelor privind perioadele de conducere și de repaus prevăzute în zona AETR, prin înregistrarea unor poziții suplimentare în tahograf. Având în vedere faptul că toate vehiculele înmatriculate în UE vor trebui să fie echipate cu tahograful inteligent versiunea 2

în 2025[7], prin includerea în acord a specificațiilor tahografului inteligent versiunea 2 se va evita, de asemenea, situația în care pe teritoriul UE vor continua să circule, pentru o lungă perioadă, vehicule echipate cu două versiuni diferite ale tahografului inteligent.

Având în vedere faptul că vehiculele nou înmatriculate în UE vor trebui să fie echipate cu tahograf inteligent versiunea 2 începând aproximativ de la jumătatea anului 2023, UE ar putea accepta ca tahograf inteligent versiunea 2 să fie instalat în vehiculele nou înmatriculate pe teritoriul părților contractante la AETR care nu pac parte din UE până cel târziu la sfârșitul anului 2025. Părților contractante la AETR care nu fac parte din UE li s-ar putea acorda o perioadă de tranziție suplimentară de doi ani pentru a instala tahograful inteligent versiunea 2 în toate vehiculele implicate în operațiuni de transport pe teritoriul UE, și anume cel târziu până la sfârșitul anului 2027.

În cadrul reuniunii Grupului de experți pentru AETR din octombrie 2020, Comisia a prezentat principalele funcționalități ale tahografului inteligent versiunea 2 și modificările preconizate ale specificațiilor care au fost transmise secretariatului CEE-ONU în numele Uniunii la 8 aprilie 2020 (specificații corespunzătoare tahografului inteligent versiunea 1). Pe baza actului de punere în aplicare privind specificațiile tehnice ale tahografului inteligent versiunea 2, care urmează să fie adoptat de Comisie în 2021, UE va prezenta ulterior AETR - cel mai probabil cu ocazia reuniunii Grupului de experți pentru AETR din octombrie 2021 - un apendice tehnic revizuit (apendicele 1C) cu specificațiile tehnice ale tahografului inteligent versiunea 2 care urmează să fie incluse în acord.

În plus, a fost necesar să se modifice unele aspecte ale poziției care urmează să fie adoptată în numele UE, astfel cum este stabilită în Decizia (UE) 2016/1877. În ceea ce privește articolul 22 din acord, poziția UE stabilită în Decizia (UE) 2016/1877 prevedea o propunere în numele Uniunii de modificare a articolului respectiv, printre altele pentru a se stipula că amendamentele trebuie acceptate dacă nu mai mult de jumătate din administrațiile competente ale părților contractante notifică Secretarului General obiecțiile lor cu privire la amendamente, în timp ce AETR stabilește în prezent că o treime dintre părțile contractante se pot opune unui amendament. Amendamentul propus de UE a făcut obiectul unei opoziții puternice din partea părților contractante la AETR care nu fac parte din UE. Prin urmare, nu se mai propune nicio modificare a procedurii actuale prevăzute la articolul 22.

În plus și, de asemenea, în legătură cu poziția care urmează să fie adoptată în numele UE prevăzută în Decizia (UE) 2016/1877, în urma discuțiilor din cadrul Grupului de experți pentru AETR, nu mai pare a fi necesar să se elimine articolul 22*bis* din acord, acest articol aplicându-se în continuare versiunilor anterioare ale tahografului.

Modificarea articolului 14 din acord pentru a permite aderarea UE la AETR, care a făcut obiectul Deciziei (UE) 2016/1877, nu este afectată și, prin urmare, UE va solicita în continuare această modificare.

În octombrie 2020, UE a explicat Grupului de experți pentru AETR opiniile sale preliminare cu privire la tahograful inteligent și la principalele funcționalități suplimentare ale acestuia. De asemenea, UE și-a prezentat opiniile preliminare cu privire la datele de implementare a tahografului inteligent versiunea 2 în acord. UE a confirmat că o poziție oficială a UE va fi transmisă Secretariatului CEE-ONU în vederea discuțiilor care urmează să aibă loc în cadrul Grupului de experți pentru AETR din februarie 2021.

[7] A se vedea articolul 3 alineatele (4) și (4a) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1054.

Un prim proiect de propunere privind specificațiile tehnice ale tahografului inteligent versiunea 2 ar putea fi prezentat în cadrul reuniunii Grupului de experți pentru AETR din februarie 2021.

5. REZUMATUL AMENDAMENTELOR PROPUSE

5.1 Modificarea articolului 10 astfel încât să se facă referire la specificațiile tehnice ale tahografului inteligent

Având în vedere faptul că specificațiile tehnice ale tahografului inteligent versiunea 2 vor fi incluse sub forma unui nou apendice 1C la anexa la acord, articolul 10 ar trebui să facă trimitere la aceste specificații, care trebuie considerate ca fiind conforme cu cerințele acordului începând cu data intrării în vigoare a amendamentului relevant la acord.

5.2 Modificarea articolului 13 pentru a se acorda o perioadă de tranziție în vederea implementării tahografului inteligent

Articolul 13 stabilește o perioadă de tranziție de patru ani pentru ca specificațiile tehnice ale tahografului să devină obligatorii pentru părțile contractante la AETR. În ceea ce privește tahograful inteligent versiunea 2, vehiculele nou înmatriculate ar trebui echipate cu tahograful inteligent până cel târziu la 31 decembrie 2025. Vehiculele utilizate în transportul internațional ar trebui să fie echipate cu un tahograf inteligent până cel târziu la 31 decembrie 2027.

5.3. Modificarea articolului 14 pentru a permite aderarea organizațiilor de integrare regională la AETR

Articolul 14 din AETR acordă posibilitatea de a adera la AETR numai statelor membre ale CEE-ONU și statelor admise să participe la CEE-ONU cu titlu consultativ. Pentru a se permite aderarea UE, articolul 14 trebuie modificat astfel încât organizațiile de integrare regională să fie, la rândul lor, eligibile pentru aderarea la acord.

5.4 Modificarea articolului 22 pentru a aplica procedura stabilită la articolul respectiv în cazul modificărilor aduse specificațiilor tehnice ale tahografului inteligent

Procedura stabilită la articolul 22 din acord ar trebui să se aplice, de asemenea, tahografului inteligent versiunea 2, care va fi definit în noul apendice 1C. Articolul 22 *bis* ar trebui să rămână neschimbat în acord și va continua să se aplice tahografului digital.

5.5 Includerea specificațiilor tehnice ale tahografului inteligent sub forma apendicelui 1C la AETR

Textul integral al specificațiilor tehnice ale tahografului inteligent versiunea 2 ar trebui incluse în acord ca apendicele 1C la anexa la acord. Propunerea UE privind apendicele 1C va fi disponibilă în 2021. Propunerea va fi elaborată pe baza specificațiilor care au fost transmise în numele Uniunii la 8 aprilie 2020 (pentru tahograful inteligent versiunea 1) și a specificațiilor UE care urmează să fie adoptate de către Comisie în 2021 în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1054.

5.6 Modificarea certificatului de omologare pentru a include omologările tahografului inteligent și ale componentelor acestuia

Certificatul de omologare prevăzut în apendicele 2 capitolul III trebuie modificat pentru a include apendicele 1C, deci tahograful inteligent, în sfera de aplicare a certificatului.

6. TEMEI JURIDIC

6.1 Temeiul juridic procedural

6.1.1 Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „*a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului*.”

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv[8].

Conceptul de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”[9].

6.1.2 Aplicarea la cazul în discuție

Grupul de lucru pentru transportul rutier (SC.1) este un grup înființat de CEE-ONU.

Actul pe care Grupul de lucru pentru transportul rutier este invitat să îl aprobe înainte ca amendamentele să fie transmise spre adoptare Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, în conformitate cu articolul 21 din acord, constituie un act cu efecte juridice. Actul avut în vedere va avea caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, în conformitate cu articolul 14 din AETR.

Actul avut în vedere nu completează și nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al propunerii de decizie este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

6.2 Temeiul juridic material

6.2.1 Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv pe cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

6.2.2 Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la politica în domeniul transporturilor.

---

[8] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

[9] Hotărârea Curții de Justiție din 7 octombrie 2014, Germania/Consiliul, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

Prin urmare, temeiul juridic material al deciziei propuse este articolul 91.

6.3 Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse ar trebui să fie articolul 91, coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

7. PUBLICAREA ACTULUI AVUT ÎN VEDERE

Este oportun ca amendamentele la acord să fie publicate, după adoptare, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

2021/0013 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care urmează să fie adoptată, în numele Uniunii Europene, în cadrul Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), precum și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR)[10] a intrat în vigoare la 5 ianuarie 1976. Acest acord a fost modificat cel mai recent la 20 septembrie 2010.

(2) În temeiul articolului 21 din AETR, orice parte contractantă poate transmite Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite propuneri de amendamente la acord. Înainte de a fi transmise Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite, propunerile sunt mai întâi discutate în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier („SC.1”) al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU).

(3) Se preconizează că Grupul de experți pentru AETR, în cadrul celei de-a 25-a sesiuni planificate din februarie 2021, și SC.1, în cadrul celei de-a 116-a sesiuni planificate din octombrie 2021, vor discuta amendamentele la AETR în vederea adoptării tahografului inteligent.

(4) Articolul 22*bis* din AETR prevede că modificările Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului[11] privind tahograful digital sunt automat preluate de toate părțile contractante la AETR, fără nicio consultare oficială sau vot. Lipsa de participare a părților contractante la AETR în procesul de elaborare și de adoptare a specificațiilor tehnice ale tahografului digital a reprezentat o cauză majoră de nemulțumire în rândul unora dintre aceste părți contractante. Comisia recunoaște, în comunicarea sa intitulată „Tahograful digital: Foaia de parcurs a activităților viitoare”[12], că acest mecanism periclitează implementarea corectă și armonizată a tahografului digital de către părțile contractante care nu fac parte din Uniune. Prin urmare, este în interesul Uniunii să fie modificat procesul decizional în ceea ce privește tahografele digitale și să se propună

[10] JO L 95, 8.4.1978, p. 1.

[11] Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, 31.12.1985, p. 8).

[12] COM(2011) 454 final.

în cadrul Grupului de experți pentru AETR aplicarea procedurii prevăzute la articolul 22 alineatele (1), (2) și (3) pentru includerea în AETR a specificațiilor tehnice ale tahografului digital. Articolul 22*bis* ar trebui să rămână în vigoare în vederea unor eventuale modificări viitoare ale versiunilor anterioare ale tahografului.

(5) Articolul 10 din AETR prevede că un tahograf a cărui construcție, instalare, utilizare și încercare se desfășoară în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 este considerat ca fiind conform cu cerințele AETR. Articolul 10 ar trebui modificat pentru a se include o trimitere la specificațiile tehnice ale tahografului inteligent, care ar trebui considerate conforme cu cerințele AETR începând cu data intrării în vigoare a apendicelui 1C la anexa la AETR.

(6) Data exactă a implementării tahografului inteligent în AETR ar trebui stabilită la articolul 13 din AETR referitor la dispozițiile tranzitorii.

(7) Articolul 14 din AETR nu permite aderarea altor organisme în afară de statele membre ale CEE-ONU și de statele admise să participe la CEE-ONU cu titlu consultativ. Din acest motiv, pentru a autoriza aderarea Uniunii la AETR, articolul 14 ar trebui modificat pentru a permite aderarea organizațiilor de integrare regională la AETR.

(8) Există mai multe argumente pentru aderarea Uniunii la AETR. În primul rând, Uniunea are competență exclusivă în domeniul de activitate al echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, fapt confirmat în Cauza 22/70. În al doilea rând, această aderare ar garanta reprezentarea efectivă a intereselor Uniunii în cadrul AETR. În fine, caracteristicile specifice ale AETR și ale procesului decizional propus justifică motivul pentru care este necesar ca Uniunea să fie o parte contractantă.

(9) Specificațiile tehnice ale tahografului inteligent care urmează să fie incluse în AETR sub forma apendicelui 1C la anexa la acest acord ar trebui elaborate pe baza specificațiilor transmise Grupului de experți pentru AETR în numele Uniunii la 8 aprilie 2020 și pe baza specificațiilor care urmează să fie adoptate de Comisie în 2021 în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului[13].

(10) Certificatul de omologare pentru tahografe digitale prevăzut în capitolul III din apendicele 2 la anexa la AETR ar trebui modificat astfel încât să poată fi utilizat și pentru omologarea tahografelor inteligente și a componentelor acestora.

(11) Este oportun să se stabilească poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul Grupului de experți pentru AETR și în cadrul Grupului de lucru pentru transportul rutier în vederea realizării unei armonizări paneuropene în domeniul aparaturii de înregistrare din transportul rutier (tahografe).

(12) Poziția Uniunii urmează să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Grupului de experți pentru AETR și ale Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU, acționând împreună,

---

[13] Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care urmează să fie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 25-a sesiuni a Grupului de experți pentru Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) și în cadrul celei de-a 116-a sesiuni a Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU este conformă cu amendamentele propuse la AETR, astfel cum sunt stabilite în anexa la prezenta decizie.

Se poate conveni asupra unor modificări formale și minore ale poziției menționate la primul paragraf fără a fi necesară modificarea poziției respective.

Articolul 2

(1) Poziția menționată la articolul 1 este exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Grupului de experți pentru AETR și ale Grupului de lucru pentru transportul rutier al CEE-ONU, acționând împreună.

(2) Statele membre comunică Grupului de experți pentru AETR amendamentele propuse.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele