



**DECYZJA RADY (UE) 2023/2692**

**z dnia 9 listopada 2023 r.**

**w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii Europejskiej w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego ustanowionego Umową o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w kwestii dostosowania specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu 2**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z jego art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony („Umowa o handlu i współpracy”), została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2021/689 <sup>(1)</sup> i weszła w życie w dniu 1 maja 2021 r.
- (2) Zgodnie z art. 468 ust. 5 lit. c) Umowy o handlu i współpracy Specjalny Komitet ds. Transportu Drogowego, ustanowiony na mocy art. 8 ust. 1 lit. o) tej umowy, może podejmować decyzje w sprawie środków mających na celu zapewnienie właściwego funkcjonowania działu trzeciego tytuł I Umowy o handlu i współpracy.
- (3) Art. 465 ust. 1 lit. b) Umowy o handlu i współpracy stanowi, że kierowcy wykonujący przejazdy, o których mowa w art. 462 tej umowy, muszą przestrzegać przepisów dotyczących użytkowania tachografów zgodnie z sekcjami 2–4 części B załącznika 31 do tej umowy. Zgodnie z art. 466 ust. 2 tej umowy pojazdy wykonujące takie przejazdy muszą być wyposażone w tachograf zgodnie z sekcją 2 części C tego samego załącznika.
- (4) Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 3 ust. 2 lit. f) w sekcji 2 części C załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy pojazdy wykonujące przejazdy, o których mowa w art. 462 Umowy o handlu i współpracy, zarejestrowane po raz pierwszy ponad dwa lata po wejściu w życie szczegółowych specyfikacji, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. h) w sekcji 4 części B załącznika 31 do tej umowy, a mianowicie po dniu 21 sierpnia 2023 r., muszą być wyposażone w inteligentny tachograf 2.
- (5) Inteligentny tachograf 2 jest zdefiniowany w art. 2 ust. 2 lit. h) w sekcji 4 części B załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy. Tiret czwarte tej litery stanowi, że takie tachografy muszą być zgodne ze specyfikacjami określonymi w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 <sup>(2)</sup>, dostosowanymi decyzją Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego.

<sup>(1)</sup> Decyzja Rady (UE) 2021/689 z dnia 29 kwietnia 2021 r. w sprawie zawarcia w imieniu Unii Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, oraz Umowy między Unią Europejską a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w sprawie procedur bezpieczeństwa na potrzeby wymiany i ochrony informacji niejawnych (Dz.U. L 149 z 30.4.2021, s. 2).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

- (6) Specyfikacje inteligentnego tachografu 1 określono w załączniku IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 <sup>(3)</sup> i dostosowano w dodatku 31-B-4-3 do umowy o handlu i współpracy. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1228 <sup>(4)</sup>, do którego odsyła art. 2 ust. 2 lit. h) w sekcji 4 części B załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy, również zostało przyjęte na podstawie art. 11 rozporządzenia (UE) nr 165/2014. Zmieniając załącznik IC do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/799, określono w nim szczegółowe specyfikacje techniczne inteligentnego tachografu 2. Wszedł on w życie 19 sierpnia 2021 r. Rozporządzeniem Komisji (UE) 2023/980 <sup>(5)</sup> wprowadzono dodatkowe środki przejściowe. Załącznik IC do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799, ze zmianami należy zatem dostosować decyzją Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. h) tiret czwarte w sekcji 4 części B załącznika 31 do umowy o handlu i współpracy.
- (7) Należy zatem ustalić stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, gdyż planowany akt będzie wiążący dla Unii,
- (8) Sprzęt zapewniający automatyczną rejestrację przekraczania granicy, rejestrowanie czynności załadunku i rozładunku oraz rejestrowanie, czy pojazd jest wykorzystywany do przewozu towarów czy osób, jest już dostępny zarówno w Unii, jak i w Zjednoczonym Królestwie, a w przypadku nowo rejestrowanych przez obie Strony pojazdów wykonujących przewozy międzynarodowe wymóg posiadania takiego tachografu obowiązuje od dnia 21 sierpnia 2023 r., zgodnie z prawem krajowym każdej ze Stron. Przedsiębiorstwa będą jednak mogły spełnić wymóg określony w art. 3 ust. 2 lit. f) w sekcji 2 części C załącznika 31 do Umowy o handlu i współpracy dopiero od momentu, w którym szczegółowe specyfikacje inteligentnego tachografu 2 zostaną dostosowane decyzją Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego. Aby zapewnić odpowiedni czas i jasność prawa odnośnie do stosowania tego wymogu oraz biorąc pod uwagę, że decyzja Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego zostanie przyjęta ponad dwa lata po wejściu w życie szczegółowych specyfikacji inteligentnego tachografu 2, należy ustalić datę rozpoczęcia stosowania. W związku z tym decyzja Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego powinna być stosowana od dnia 21 lutego 2024 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Stanowisko, jakie należy zająć w imieniu Unii w ramach Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego, ustanowionego na mocy art. 8 ust. 1 lit. o) Umowy o handlu i współpracy między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, z drugiej strony, w kwestii stosowania inteligentnych tachografów i dostosowania specyfikacji technicznych inteligentnego tachografu 2, określono w projekcie decyzji Specjalnego Komitetu ds. Transportu Drogowego załączonym do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1228 z dnia 16 lipca 2021 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2016/799 w odniesieniu do wymogów dotyczących budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów inteligentnych oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 273 z 30.7.2021, s. 1).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/980 z dnia 16 maja 2023 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2016/799 w odniesieniu do przejściowego inteligentnego tachografu i korzystania przez niego z uwierzytelniania komunikatów nawigacyjnych usługi otwartej Galileo oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/1228 (Dz.U. L 134 z 22.5.2023, s. 28).

Sporządzono w Brukseli dnia 9 listopada 2023 r.

*W imieniu Rady*  
*Przewodnicząca*  
N. CALVIÑO SANTAMARÍA

---