



2024/2566

30.9.2024

DECYZJA RADY (UE) 2024/2566

z dnia 23 września 2024 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) oraz w odniesieniu do zmian suplementu 1B do załącznika do AETR

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowy (AETR) ⁽¹⁾ weszła w życie w dniu 5 stycznia 1976 r. Ostatnio zmieniono ją w dniu 20 września 2010 r.
- (2) Zgodnie z art. 22bis AETR, propozycje zmian do artykułów wprowadzających suplement 1B do załącznika do AETR mogą zostać przyjęte przez Grupę Roboczą ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) większością głosów oddanych przez obecne i uczestniczące w głosowaniu Umawiające się Strony. Zmiany te, po ich przyjęciu, są przedkładane Sekretarzowi Generalnemu ONZ, który notyfikuje o nich Umawiające się Strony.
- (3) Grupa ekspertów ds. AETR oraz Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego zostały ustanowione przez EKG ONZ w ramach AETR. Grupa robocza jest organem uprawnionym do opracowywania i przyjmowania zmian do artykułów wprowadzających suplement 1B do załącznika do AETR, natomiast grupa ekspertów jest organem uprawnionym do opracowywania i przedkładania grupie roboczej propozycji zmian.
- (4) Grupa ekspertów ds. AETR i Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego na swoich posiedzeniach, które odbędą się odpowiednio w dniu 28 października 2024 r. oraz w dniach 29–31 października 2024 r., opracują wniosek dotyczący zmian w suplemencie 1B do załącznika do AETR dotyczących przyszłego wdrożenia niektórych działań w zakresie certyfikacji w ramach AETR i przyjmą te zmiany. Te działania w zakresie certyfikacji są konieczne do obsługi określonego w umowie systemu tachografów cyfrowych, który jest w dużej mierze oparty na systemie unijnym.
- (5) Należy ustalić stanowisko, jakie powinno zostać zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR i Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego, ponieważ zmiany suplementu 1B do załącznika do AETR będą wiążące na mocy prawa międzynarodowego, zgodnie z art. 21 ust. 6 i art. 22bis ust. 2 AETR, i mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów Unii, a mianowicie na rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 ⁽²⁾ i (UE) nr 165/2014 ⁽³⁾.
- (6) Proponowane zmiany mają na celu rozwiązanie trudnej sytuacji we wdrażaniu systemu tachografów cyfrowych określonego w AETR dotyczącej prowadzenia przez Komisję niektórych działań w zakresie certyfikacji na rzecz niektórych Umawiających się Stron AETR spoza UE na mocy protokołu ustaleń podpisanego między EKG ONZ a służbami Komisji w 2009 r. Ten protokół ustaleń był odnawiany wielokrotnie w drodze porozumień administracyjnych, a ostatnio został odnowiony w dniu 28 listopada 2023 r. na okres do dnia 31 maja 2024 r.
- (7) W ramach tych ustaleń administracyjnych Komisja wydaje producentom urządzeń certyfikaty interoperacyjności, które są niezbędne do homologacji typu AETR takich urządzeń. Wymóg 278 suplementu 1B do załącznika do AETR przewiduje obecnie pojedynczy właściwy organ odpowiedzialny za wydawanie świadectw interoperacyjności.

⁽¹⁾ Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾ 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).

- (8) Komisja jest również odpowiedzialna za zadania związane z generowaniem i utrzymywaniem pary kluczy europejskich oraz zarządzaniem nią w ramach infrastruktury klucza publicznego systemu tachografu cyfrowego AETR. Tę parę kluczy wykorzystuje się do certyfikacji krajowych kluczy publicznych Umawiających się Stron, które są z kolei wykorzystywane do certyfikacji kluczy umieszczonych w każdym urządzeniu. Wymóg CSM_007 w suplemencie uzupełniającym XI do suplementu 1B do AETR przewiduje obecnie organ uznany na szczeblu międzynarodowym za odpowiedzialny za działania w zakresie certyfikacji głównej.
- (9) W następstwie decyzji Komisji o zawieszeniu tych działań w zakresie certyfikacji wobec Rosji i Białorusi w wyniku wojny napastniczej Rosji przeciwko Ukrainie, przy ciągłym wsparciu wojskowym ze strony Białorusi, rola Komisji we wdrażaniu AETR została zakwestionowana przez oba te państwa. Nowe porozumienie administracyjne jest zatem bardzo mało prawdopodobne, co zagraża działaniom w zakresie certyfikacji prowadzonym przez Komisję wobec czternastu Umawiających się Stron AETR spoza UE.
- (10) Unia powinna zatem poprzeć wnioszek dotyczący zmiany suplementu 1B do załącznika do AETR, aby rola Komisji została uznana w samej umowie, tak aby mogła ona nadal wspierać wdrażanie AETR i prowadzić wyżej wymienione działania w zakresie certyfikacji na rzecz państw trzecich pod pewnymi warunkami.
- (11) Stanowisko Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR ma zostać wyrażone przez Komisję, a stanowisko Unii w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie działające solidarnie w interesie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 36. posiedzeniu grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz na 119. posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) lub na kolejnych posiedzeniach w odniesieniu do zmiany suplementu 1B do załącznika do AETR, jest dołączone do niniejszej decyzji.
2. Niewielkie zmiany w stanowisku, o którym mowa w ust. 1, mogą zostać uzgodnione bez kolejnej decyzji Rady.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, jest wyrażane przez Komisję w ramach grupy ekspertów ds. AETR oraz przez państwa członkowskie działające wspólnie w interesie Unii, na forum Grupy Roboczej EKG ONZ ds. Transportu Drogowego.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 23 września 2024 r.

W imieniu Rady
Przewodniczący
FELDMAN Z.

ZAŁĄCZNIK

W art. 2 ust. 2 suplementu 1B do załącznika do AETR wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 2.4.5 otrzymuje brzmienie:

„2.4.5. Wymóg 278 otrzymuje brzmienie:

»W odniesieniu do producentów mających siedzibę na terytorium Umawiających się Stron, wobec których Unia Europejska nie przyjęła środków, które uważa za niezbędne do ochrony jej podstawowych interesów bezpieczeństwa, oraz w zakresie, w jakim zezwalają na to przepisy Unii Europejskiej, badania interoperacyjności przeprowadza jeden właściwy organ pod nadzorem i na odpowiedzialność Komisji Europejskiej Unii Europejskiej.«;

2) dodaje się punkt w brzmieniu:

„2.4.8. W suplemencie 11/suplemencie uzupełniającym XI do AETR (Wspólne mechanizmy zabezpieczenia), 3.3.1, wymóg CSM_007 otrzymuje brzmienie:

»Na poziomie europejskim generuje się jedną parę kluczy europejskich (EUR.SK i EUR.PK). Do poświadczania kluczy publicznych Umawiających się Stron służy europejski klucz prywatny. Należy prowadzić rejestry wszystkich certyfikowanych kluczy. W odniesieniu do Umawiających się Stron, wobec których Unia Europejska nie przyjęła środków, które uważa za niezbędne do ochrony jej podstawowych interesów bezpieczeństwa, oraz w zakresie, w jakim zezwalają na to przepisy Unii Europejskiej, zadania te wykonuje Komisja Europejska Unii Europejskiej działająca jako europejski organ certyfikacji.«