



RADA
UNII EUROPEJSKIEJ

Bruksela, 15 lutego 2013 r. (21.02)

(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2012/0284 (LE)

TRAS 30

NOTA DO PUKTU I/A

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Coreper/Rada

Nr wniosku Kom.: 15015/12 TRANS 336

Dotyczy: Wniosek w sprawie DECYZJI RADY dotyczącej stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ

1. Komisja w dniu 12 października 2012 r. przedłożyła wyżej wymieniony wniosek w sprawie decyzji Rady dotyczącej stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej, grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.
2. Aby zreasumować dyskusje na szczeblu grupy roboczej, prezydencja irlandzka przygotowała tekst kompromisowy, który jest możliwy do przyjęcia dla wszystkich delegacji. Nowe fragmenty tekstu zaznaczono **wytluszczeniem**, a skreślenia – znakiem [...].
3. W związku z powyższym Coreper jest proszony o zaaprobowanie tekstu i zatwierdzenie stanowiska Rady, by mogło zostać przedstawione na posiedzeniu grupy ekspertów AETR w Genewie w dniu 25 lutego.

ZAŁĄCZNIK

Wniosek

DECYZJA RADY

dotycząca stanowiska, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) Europejskiej Komisji Gospodarczej OZ

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 90

w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po poinformowaniu Parlamentu Europejskiego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości¹ obszar pracy załóg pojazdów w transporcie drogowym wchodzi w zakres wyłącznych zewnętrznych kompetencji Unii Europejskiej. Kompetencję tę wykonywano wewnętrznie, w szczególności poprzez przyjęcie rozporządzenia Rady (EWG) nr 543/69 z dnia 25 marca 1969 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego², rozporządzenia Rady (EWG) nr 3820/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego³, rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym⁴ oraz ostatnio rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady⁵. Po nieważ przedmiot AETR wchodzi w zakres rozporządzenia (WE) nr 561/2006, Unia jest uprawniona do negocjowania i zawarcia tej umowy. Przepisy w zakresie pracy załóg pojazdów wykonujących transport drogowy do/z państw trzecich, w tym przepisy dotyczące urządzeń rejestrujących stosowanych w celu zapewnienia ich zgodności, są przedmiotem zarówno rozporządzeń UE, jak i umowy AETR. Przepisy te należy zharmonizować.
- (2) Szczególne okoliczności, w jakich miały miejsce negocjacje dotyczące AETR, uzasadniają, w drodze wyjątku

ku, zastosowanie procedury, w ramach której państwa członkowskie Unii indywidualnie złożyły instrumenty ratyfikacji lub przystąpienia, działając wspólnie, ale mimo to działały w interesie i w imieniu Unii.

- (3) **Europejska Komisja Gospodarcza Organizacji arodów Zjednoczonych w ramach umowy AETR ustanowiła grupę ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe („grupę ekspertów”) jako gremium, którego celem jest opracowywanie propozycji zmian do umowy AETR, a w szczególności jej art. 22a.**
- (3a) **Następne posiedzenie [...] grupy ekspertów odbędzie się w dniu [...] 25 lutego 2013 r.** W trakcie tego posiedzenia [...] grupa ekspertów prawdopodobnie przeanalizuje złożone przez umawiające się strony propozycje, [...] które – o ile zostaną przyjęte przez grupę ekspertów – [...] mogą doprowadzić do zmiany AETR po rozpoczęciu i ukończeniu procedury zmiany AETR. Przyniesie to skutki prawne, o których mowa w art. 219 ust. 9 TFUE.
- (4) **Po przyjęciu propozycji przez grupę ekspertów, w ramach drugiego etapu procesu [...] państwa członkowskie UE jako umawiające się strony AETR są zobowiązane do współpracy w celu zastosowania mechanizmu zmiany umowy AETR, [...] zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2829/77 z dnia 12 grudnia 1977 r. w sprawie wprowadzenia w życie Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)⁶ i zgodnie z obowiązkiem lojalnej współpracy przewidzianym w art. 4 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem ewentualnej odrębnej decyzji Rady zgodnie z art. 218 ust. 6, o ile jest ona stosowna. Proponowane zmiany do umowy AETR staną się skuteczne dopiero po zakończeniu procedury zmiany tej umowy.**
- (5) **W celu osiągnięcia ogólnoeuropejskiej harmonizacji w dziedzinie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (tachografów) konieczne jest wprowadzenie specjalnej procedury podejmowania decyzji, która uwzględni prerogatywy Unii Europejskiej i interesy państw trzecich, które są stronami umowy AETR.**
- (6) **Artykuł 22a umowy AETR stanowi obecnie, że zmiany do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 do tycaącego tachografu cyfrowego są automatycznie przyjmowane przez wszystkie umawiające się strony AETR, bez formalnych konsultacji przed przyjęciem takich zmian przez Unię Europejską. Jak podkreślono w komunikacie Komisji „Tachograf cyfrowy: mapa drogowa dla dalszych działań”⁷, obecna procedura stanowi zagrożenie dla właściwego i zharmonizowanego wdrożenia środków wprowadzanych w ramach proponowanej zmiany rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i tachografu cyfrowego przez umawiające się państwa spoza UE. Dlatego też w interesie Unii Europejskiej leży usprawnienie procesu podejmowania decyzji dotyczących tachografów cyfrowych i AETR oraz zaproponowanie na forum grupy ekspertów od - powiednziej zmiany art. 22a poprzez utworzenie, w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), Komitetu Administracyjnego, który określałby specyfikacje technicznych tachografów dla całego obszaru objętego AETR.**
- (7) **Specyfika umowy AETR i planowanego procesu decyzyjnego w nowo utworzonym komitecie ustanowionym na podstawie art. 22a oraz fakt, iż Unia Europejska ma wyłączne kompetencje w dziedzinie pracy załóg pojazdów wykonujących transport drogowy, [...] uzasadniałaby przystąpienie Unii Europejskiej do umowy AETR, co jest również zgodne z wyrokiem Trybunału w sprawie 22/70 dotyczącym AETR i co gwarantuje skuteczne reprezentowanie interesów UE w ramach EKG ONZ. Po przystąpieniu Unii do umowy, co wymagałoby przedłożenia przez Komisję stosownego wniosku zgodnie z art. 218 ust. 6, stanowi sko Unii, przyjmowane przez Radę zgodnie z art. 218 ust. 9 TFUE, będzie przedstawiane w imieniu UE przez Komisję, która na forum Komitetu Administracyjnego dysponować będzie głosami wszystkich państw członkowskich. Takie przystąpienie Unii do umowy nie stanowiłoby precedensu w stosunku do przystąpienia UE w przyszłości do innych organizacji międzynarodowych.**
- (8) **Obecnie art. 14 AETR nie umożliwia przystąpienia do umowy AETR podmiotom innym niż państwa będące członkami EKG ONZ i państwa dopuszczone do EKG ONZ z głosem doradczym. Z tego powodu, aby umożliwić przystąpienie Unii Europejskiej w przyszłości do umowy AETR, należy zaproponować grupie ekspertów zmianę art. 14, tak aby przewidywał przystąpienie europejskich organizacji integracji regionalnej [...] do umowy AETR po pomyślnym zakończeniu procedury zmiany AETR.**
- (9) **Aby skutecznie wdrożyć wymaganie 268a załącznika IB do rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 oraz zagwarantować skuteczniejszy nadzór nad kartami kierowcy i ich kontroli w obszarze objętym AETR, a tak że w celu ułatwienia wykonywania zadań funkcjonariuszom służb kontrolnych, należy ustanowić krajowe rejestry elektroniczne oraz zapewnić środki dla ich wzajemnego połączenia. Przepisy dotyczące wzajemnych połączeń powinny zostać ustanowione z uwzględnieniem wymogów umawiających się stron dotyczących bezpieczeństwa wewnętrznego oraz przy zachowaniu odpowiedniego poziomu ochrony przekazywanych danych osobowych, zgodnie z najwyższymi międzynarodowymi standardami. Stosowne zmiany na leży zaproponować grupie ekspertów.**

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1) Stanowisko Unii w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) jest zgodne z [...] **załącznikami** do niniejszej decyzji i jest stanowiskiem państw członkowskich, które są członkami AETR i które działają wspólnie w interesie Unii. Państwa członkowskie **sprawujące przewodnictwo w Radzie UE** przekazują propozycje zmian **grupie ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe** [...].

2) Formalne i drobne zmiany w stanowisku mogą zostać uzgodnione bez konieczności wprowadzania zmian do tego stanowiska.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem [...] r.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

Przewodniczący
W imieniu Rady

ZAŁĄCZNIK I

[...] **Możliwe brzmienie art. 22a (Procedura zmiany dodatku 1B)**

Artykuł 22a otrzymuje brzmienie:

1. Ustanawia się Komitet Administracyjny, który jest odpowiedzialny za podejmowanie decyzji w sprawie zmian w dodatku 1B do niniejszej Umowy. W skład Komitetu Administracyjnego wchodzi wszystkie umawiające się strony Umowy.
2. Komitet Administracyjny ma siedzibę w Genewie. Posiedzenia komitetu odbywają się zazwyczaj w Genewie. Komitet może zwoływać posiedzenia w innych miejscach.
3. Sekretarz Wykonawczy Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych zapewnia Komitetowi odpowiednie usługi sekretariatu.
4. Komitet wybiera przewodniczącego i dwóch wiceprzewodniczących co dwa lata.
5. Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych zwołuje posiedzenia Administracyjnego pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych w sytuacji, gdy jest to potrzebne, ale w każdym razie co najmniej raz na rok.
6. Każda Umawiająca się Strona może zaproponować zmiany do dodatku 1B do niniejszej Umowy. Każdą propozycję zmiany przekazuje się na piśmie do Sekretariatu Europejskiej Komisji Gospodarczej w terminie 3 miesięcy przed posiedzeniem Komitetu Administracyjnego, na którym ma być zaproponowane jej przyjęcie. Tekst każdej proponowanej zmiany przekazuje się w trzech językach EKG wszystkim Umawiającym się Stronom co najmniej na miesiąc przed posiedzeniem Komitetu Administracyjnego, na którym ma być zaproponowane jej przyjęcie.
7. **W celu przyjęcia decyzji przez Komitet Administracyjny wymagane jest kworum nie** mniejsze niż połowa plus jedna z Umawiających się Stron. Do celów ustalenia kworum liczba głosów organizacji integracji regionalnej, będących Umawiającymi się Stronami niniejszej Umowy, odpowiada liczbie ich państw członkowskich, bez konieczności udziału tych państw w głosowaniu.
8. Komitet Administracyjny podejmuje decyzje większością głosów Umawiających się Stron obecnych i głosujących.
9. Do celów podejmowania decyzji każda z Umawiających się Stron ma jeden głos. Przedstawiciel organizacji integracji regionalnej będącej Umawiającą się Stroną Umowy przekazuje głosy jej państw członkowskich bez konieczności udziału tych państw w głosowaniu, **jak określono w art. 14 ust. 1 lit. a).**
10. Jeżeli wniosek w sprawie zmiany dodatku 1B do niniejszej Umowy prowadzi do zmiany innych artykułów lub załączników do Umowy, zmiany w dodatku nie mogą wejść w życie przed wejściem w życie zmian odnoszących się do innych części Umowy. Jeżeli w takim przypadku zmiany w dodatku 1B przedstawia się równocześnie ze zmianami odnoszącymi się do innych części Umowy, datę ich wejścia w życie ustala się na dzień określony zgodnie z zastosowaniem procedur, które są ogólnie opisane w art. 21, z uwzględnieniem terminu określonego w zmianach dodatku 1B, w przypadku przewidzianym w ust. 7 niniejszego artykułu.
11. **Zmiana art. 22a wejdzie w życie, gdy co najmniej jedna organizacja integracji regionalnej stanie się stroną Umowy.**

ZAŁĄCZNIK II

Możliwe brzmienie art. 14 (Przystąpienie organizacji integracji regionalnej do umowy AETR)

W art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

Dodaje się ust. 1A:

Niniejsza Umowa jest również otwarta do podpisu przez organizacje integracji regionalnej. Do celów niniejszej Umowy „organizacja integracji regionalnej” oznacza każdą organizację utworzoną przez suwerenne państwa danego regionu, właściwą w zakresie niektórych spraw regulowanych niniejszą Umową i która została należycie upoważniona do podpisania i ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia do niniejszej Umowy.

Do celów zmiany załączników 1, 1B, 2 i 3 przedstawiciel organizacji integracji regionalnej będącej Umawiającą się Stroną Umowy przekazuje głosy jej państw członkowskich bez konieczności udziału tych państw w głosowaniu.

W ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

5. W stosunku do każdego Państwa lub organizacji integracji regionalnej, które ratyfikuje lub przystąpi do niniejszej Umowy po złożeniu ósmego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia wymienionego w ustępie 4 niniejszego artykułu, Umowa wejdzie w życie sto osiemdziesiątego dnia po złożeniu przez to Państwo lub organizację integracji regionalnej dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

ZAŁĄCZNIK III

Możliwe brzmienie nowego art. 10a

1. Aby zagwarantować, że kierowca nie jest posiadaczem innej ważnej karty kierowcy w rozumieniu dodatku 1B załącznika do Umowy, Umawiające się Strony prowadzą krajowe elektroniczne rejestry zawierające następujące informacje dotyczące kart kierowców w okresie odpowiadającym przynajmniej okresowi ich ważności:

- nazwisko i imię kierowcy;
- data urodzenia oraz, jeżeli to możliwe, miejsce urodzenia kierowcy;
- numer prawa jazdy i kraj wydający prawo jazdy (w stosownych przypadkach);
- status karty kierowcy;
- numer karty kierowcy.

2. Umawiające się Strony podejmują wszelkie niezbędne środki mające zagwarantować, że rejestry elektroniczne są wzajemnie połączone oraz dostępne na ich terytoriach dla organów wydających karty i funkcjonariuszy służb kontrolnych, których zadaniem jest kontrola zgodności z przepisami dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowców zawodowych.

3. Wydając kartę kierowcy, zastępując ją i w razie potrzeby przedłużając jej ważność, Umawiające się Strony sprawdzają za pomocą elektronicznej wymiany danych, czy kierowca nie jest już posiadaczem innej ważnej karty kierowcy. Umawiające się Strony zapewniają odpowiedni poziom ochrony przekazywanych danych osobowych, zgodnie z najwyższymi międzynarodowymi standardami. Oznacza to, że wymieniane dane są ograniczone do danych koniecznych do celów tej weryfikacji i nie są wykorzystywane w żadnym innym celu bez uprzedniego upoważnienia Umawiającej się Strony przekazującej te dane osobowe.

