



Брюксел, 12.10.2012
COM(2012) 589 final

2012/0284 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) на Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

История на нормативната уредба на ЕС и АЕТР

Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (European Road Transport Agreement, ERTA; Accord Européen sur les Transports Routiers, АЕТР) съдържа разпоредбите за времето на управление и периодите на почивка за професионалните водачи на превозни средства. Това многостранно споразумение е разработено под егидата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН). То бе в основата на подобни разпоредби в рамките на Европейския съюз, а именно Регламент (ЕО) 561/2006¹ по отношение на времето на управление и периодите на почивка и Регламент (ЕИО) № 3821/85² по отношение на тахографа, който е контролен уред за регистриране на данните за движението, използван за проверка на спазването на разпоредбите за времето на управление и периодите на почивка. 27-те държави — членки на ЕС и 24 европейски и централноазиатски държави понастоящем са договарящи страни по посоченото споразумение.

През 2006 г. ЕС въведе цифровия тахограф като задължително в рамките на Съюза оборудване за наблюдение на времето на управление и периодите на почивка, с което беше заменен аналоговият тахограф, който беше в употреба от 1985 г. Договарящите страни по АЕТР впоследствие се споразумяха да въведат същия цифров тахограф в използваните за международен транспорт превозни средства под тяхна юрисдикция, считано от 2011 г. Те се договориха по този повод да вмъкнат нов член 22bis в АЕТР, в който се предвижда, че спецификациите на тахографа, независимо че са приети едностранно от ЕС при изменението на приложение ІВ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, без предварителна консултация с договарящите страни, което не са държави — членки на ЕС, се прилагат автоматично във всички договарящи страни по АЕТР.

На 19 юли 2011 г. Комисията направи предложение за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно тахографа. Европейският парламент даде становището си на 3 юли 2012 г. Успоредно с това Съветът постигна общ подход на 27 юни, с оглед на позицията на Съвета на първо четене. Измененият регламент ще въведе технологични подобрения, които ще имат важни последици за спецификациите на цифровия тахограф. В този контекст Съветът вмъкна съображение, според което „Комисията ще предприеме подходящи стъпки в ИКЕ на ООН, за да се осигури необходимата съгласуваност между Регламент № 3821/85 и Споразумението АЕТР.“ В Съобщението на Комисията „Дигитален тахограф: Пътна карта за бъдещи дейности“³ също така бе очертана

¹ Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета, ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

² Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

³ COM(2011) 454 окончателен.

необходимостта от адаптиране на АЕТР с оглед привеждането му в съответствие с най-новите достижения, отнасящи се до тахографите.

Жалби на договарящи страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС

През 2009 г. Комисията прие Регламент (ЕС) № 1266/2009⁴, в който, *inter alia*, се разглежда т.нар. „въпрос за една минута“⁵ (от 1 октомври 2011 г.) и се въвежда втори датчик за движение (от 1 октомври 2012 г.). Всички тахографи, инсталирани в превозни средства след тези дати, е следвало или следва да съответстват на новите технически изисквания. По силата на член 22bis тези нови задължения се прилагат автоматично за договарящите страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС.

В контекста на тези промени в ЕС, в Руската федерация, Беларус, Украйна и Турция се засили неудовлетвореността от автоматичното действие на механизма по член 22bis, което те считат за небалансирано и неподходящо за гарантиране на хармонизирано прилагане на разпоредбите относно цифровия тахограф. През 2011 г. те поискаха от компетентния орган на ИКЕ на ООН — Работната група по автомобилен транспорт (SC.1) — официално да разгледа този въпрос. В отговор на това искане през септември 2011 г. SC.1 реши да създаде експертна група по АЕТР, която да обсъди текущото положение в АЕТР и да внесе предложения за изменение на споразумението.

Необходимост от обща позиция на ЕС в АЕТР

Експертната група по АЕТР проведе заседания два пъти, на 2 март и 6 юни 2012 г. По време на тези заседания договарящите страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС, потвърдиха желанието си да бъде намерено приемливо решение, което позволява тяхното участие в процеса на вземане на решения и направиха конкретни предложения за тази цел:

- a) Първо, Руската федерация представи предложение за нов член 22bis, който да замени настоящия механизъм на транспониране на достиженията на правото на ЕС в АЕТР с процес на вземане на решения, в който участват всички договарящи страни по АЕТР. Предвижда се да бъде създаден Административен комитет, съставен от всички договарящи страни, който да бъде оправомощен да определя спецификациите на цифровия тахограф. Всяка договаряща страна ще има един глас, а решенията ще се вземат с обикновено мнозинство от присъстващите и гласуващи членове. Ще се изисква кворум от половината от договарящите страни.
- б) Турция поиска от ЕС да осигури достъп до мрежата TACHOnet чрез предлагане на техническо решение, което да съответства на потребностите на всички договарящи страни по отношение на загрижеността за защита на личните данни и разходите. Следва да се отбележи, че понастоящем свързването с TACHOnet се извършва на доброволна основа чрез използване на решения *sui*

⁴ Регламент (ЕС) № 1266/2009 на Комисията от 16 декември 2009 г. за адаптиране за десети път към техническия прогрес на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт, ОВ L 339, 22.12.2009 г., стр. 3.

⁵ Закръгляването до 60 секунди при записване на времето на управление в случай на чести и кратки спирания.

generis, но най-често срещаното решение е непряка връзка чрез точката за достъп sTesta на дадена държава — членка на ЕС (единствено Хърватия и бивша югославска република Македония осъществяват пряка връзка чрез sTesta).

- в) Украйна и Турция запитаха дали би било възможно ЕС да се присъедини към АЕТР, като се има предвид неговата централна роля при разработването на тахографа. Това би гарантирало и би опростило необходимото непрекъснато приважване в съответствие на законодателството на ЕС при изменение на разпоредбите на АЕТР.

Беше предложено също бъдещият Административен комитет да бъде оправомощен не само да приема техническите спецификации на цифровия тахограф, но също така и да променя социалните разпоредби, които са в обхвата на АЕТР. Комисията счита обаче, че тази идея е неприложима, понастоящем не е оправдана, и не възнамерява да предлага никакви последващи действия в тази връзка.

Следващите заседания на експертната група са планирани на 25 октомври и 3 декември 2012 г. Може да се очаква, че ЕС ще бъде приканен да заеме ясна и категорична позиция, за да може експертната група да приключи своята работа. Като се имат предвид значението и обхватът на направените предложения и тъй като въпросите, разглеждани в АЕТР, са в обсега на изключителната компетентност на ЕС, обикновено координиране на място няма да бъде достатъчно и е необходима официална съгласувана позиция на равнище ЕС.

2. ПРЕДЛОЖЕНИ ИЗМЕНЕНИЯ КЪМ АЕТР

С оглед на горепосоченото може да бъде разгледан въпросът за запазване на съществуващия механизъм по член 22bis и за блокиране на провежданите обсъждания в рамките на експертната група по АЕТР. Това обаче няма да е реално приложим вариант. При такъв сценарий социалните разпоредби и разпоредбите относно тахографите вече няма да бъдат правилно прилагани от договарящите страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС. Декларации в този смисъл вече са направени от Русия, Беларус и Украйна. Те предупредиха, че вече няма да приемат да бъдат задължавани да използват изделие, върху чието техническо съдържание не могат да окажат влияние.

Следва да се отбележи, че средно за ЕС около 8 % от международния транспорт, извършван от регистрирани в ЕС превозвачи, е с трети държави, по-голямата част от които са договарящи страни по АЕТР. Делът на транспорта с договарящи страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС, може да надвишава 30 % за някои държави членки. Освен това ЕС е нетен износител на готова продукция към своите партньори от АЕТР и по-голямата част от тези стоки се превозват от превозвачи от ЕС. Следователно всеки спор между ЕС и неговите партньори от АЕТР би навредил на сектора на товарните автомобилни превози в ЕС.

Новостите в Русия в последно време създават допълнителни усложнения. Руският автомобилен парк, който потенциално попада в обхвата на европейските социални разпоредби, възлиза на 4 до 5 милиона превозни средства. Понастоящем само малък процент от тези превозни средства извършват международни превози в обхвата на АЕТР и са оборудвани с тахограф. Тази ситуация обаче ще се промени, тъй като през 2012 г. Русия реши да направи използването на тахографи задължително за своите

вътрешни превози. Следователно изглежда вероятно Русия да бъде все по-склонна да използва своя собствен тахограф в транспорта с ЕС.

Поради това изглежда, че е несъмнено в интерес на ЕС да се ангажира с преразглеждане на настоящата система, свързана с тахографите. Предвид горното Комисията предлага позиция на ЕС относно следните изменения на АЕТР, които да бъдат разгледани от експертната група по АЕТР.

а. Изменение на член 22bis

Изменението на член 22bis би довело до създаването на Административен комитет под егидата на ИКЕ на ООН, със седалище в Женева. Вследствие на това партньорите от АЕТР, които не членуват в ЕС, ще имат възможност чрез Административния комитет да влияят върху приспособяването на тахографите към техническия прогрес. Този новосъздаден комитет по АЕТР ще взема решенията си с обикновено или квалифицирано мнозинство.

Този сценарий би създавал проблем със съгласуваността между спецификациите, приети от Административния комитет в Женева, и тези, приети от Комисията след становището на Комитета по привеждане в съответствие с техническия прогрес, създаден по силата на Регламент (ЕИО) № 3821/85. Евентуалното несъответствие ще засяга правомощията на комитета по Регламент (ЕИО) № 3821/85 и ще изисква по-големи усилия за координиране сред държавите членки и в рамките на ЕС за определяне на позициите, които да се приемат при обсъжданията в органите на ИКЕ на ООН, тъй като Комисията няма да е в състояние да изрази официално своята позиция. Ако ЕС стане договаряща страна по АЕТР, координираната позиция на Съюза ще бъде изразена от Европейската комисия.

Освен това, изменение на член 22bis би изисквало стриктни условия на разпоредбите за гласуване, договорени за новосъздадения комитет по АЕТР. В противен случай може да се окаже, че независимо от възможната вътрешна координация в рамките на ЕС броят на държавите членки, присъстващи по време на заседание на този комитет може да бъде недостатъчен за противопоставяне на неуместни изменения, предложени от държави, които не са членки на ЕС.

Например според предложението, направено от Руската федерация на първото заседание на експертната група, решенията могат да се вземат с обикновено мнозинство от присъстващите и гласувалите, със задължителен кворум от половината от общо 51 договарящи страни по АЕТР в момента. На практика това би означавало, че решенията могат да бъдат вземани в присъствие на най-малко 26 договарящи страни и с най-малко 14 гласа „за“. Но към настоящия момент на заседанията, посветени на свързани с АЕТР въпроси, обичайно участват само 6—7 държави — членки на ЕС. Напротив, големите заинтересовани страни, които не са членки на ЕС (Русия, Турция, Украйна), винаги присъстват и са показали добър капацитет за мобилизиране, при необходимост, на други договарящи страни от ОНД или на централноазиатски държави (напр. Беларус, Казахстан).

б. Изменение на член 14 с оглед възможност за присъединяване на ЕС към АЕТР

В светлината на гореизложеното следва да се предвиди присъединяване на ЕС към АЕТР. Присъединяването на ЕС ще запази доминиращата позиция на ЕС при определяне на спецификациите на тахографа. То ще гарантира хармонизираното разработване на законодателството на ЕС и на АЕТР, тъй като приетите в Женева

разпоредби ще бъдат пряко приложими в правния ред на ЕС, след публикуването им в Официален вестник. За държавите членки по този начин ще се избегне правната несигурност относно това дали за тахографа са приложими разпоредбите на AETR или на ЕС.

Това изменение ще изисква изменение на член 14 от AETR, за да се позволи участието на организации за регионална интеграция. Самото присъединяване ще трябва да бъде извършено като втора стъпка с решение на Съвета по предложение на Комисията.

Важно е да се припомни, че за целите на AETR транспортните операции между държавите — членки на ЕС се считат за национални превози (AETR се прилага само за международни транспортни операции). Такава е била винаги позицията и на ЕС, и на държавите членки. При присъединяването към AETR през 70-те години на XX век държавите членки, които съставляваха Общностите по това време, формулираха резерва, с която този принцип беше утвърден. Принципът продължава да се прилага независимо от факта, че някои държави — членки на ЕС са се присъединили към Споразумението AETR преди присъединяването си към ЕС и следователно не са се присъединили към горепосочената резерва. Следователно, когато се присъединява, ЕС трябва да депозира подобна резерва, която би могла да му позволи да развие допълнително свой собствен цифров тахограф, който да бъде използван във вътрешния транспорт в рамките на ЕС.

От това следва, че правилата за гласуване в Административния комитет трябва да бъдат създадени така, че да осигуряват влиятелна роля за ЕС. Например чрез квалифицирано мнозинство от две трети на присъстващите и гласуващи страни (тъй като понастоящем ЕС представлява анблок гласовете на 27 договарящи страни от общо 51, които евентуално присъстват). Ще се изисква кворум от половината от договарящите страни. ЕС ще координира своята позиция въз основа на предложение на Комисията, като се използва процедурата, предвидена в член 218, параграф 9 от ДФЕС, с която се позволява на Съвета да заема позиции от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение.

Следва да се отбележи, че подобен вариант отразява практики, които са установени при международни технически споразумения. Например предвидената процедура би могла да бъде напълно еднаква с предвидената в „Ревизираното споразумение от 1958 г.“ по отношение на одобрението на типа на превозните средства⁶.

Предвиденото присъединяване на Съюза ще бъде в съответствие с т. нар. „съдебна практика AETR“ на Съда на Европейския съюз. В принципното си решение от 1971 година⁷ Съдът постановява, че областта на работата на екипажите на превозните средства в автомобилния транспорт с трети държави е от изключителната компетентност на Общността и установява принципа на паралелност между

⁶ Споразумение за приемане на еднакви технически предписания за колесни превозни средства, оборудване и части, които могат да бъдат монтирани и/или използвани на колесни превозни средства, и на условия за взаимно признаване на одобрения, издавани на основата на тези предписания — ревизия 2 — включително измененията, влезли в сила на 16 октомври 1995 г., ОВ L 346, 17.12.1997 г., стр. 81—94.

⁷ Решение на Съда на Европейските общности от 31 март 1971 г. по Дело 22/70, AETR.

вътрешните и външните правомощия⁸. ЕС притежава изключителна външна компетентност по въпросите, разглеждани от АЕТР, съгласно разпоредбите на член 3, параграф 2 от ДФЕС, защото АЕТР засяга общи разпоредби, които са отдавна приети от Европейския съюз, както е отразено в съдебната практика АЕТР на Съда на Европейския съюз.. Допълнителен аргумент е, че в съображение 10 от Регламент (ЕО) № 561/2006 се предвижда че, тъй като предметът на АЕТР попада в обхвата на посочения регламент, правомощието за водене на преговори и сключване на споразумение е на Европейския съюз⁹.

Освен това, член 3 от Регламент (ЕИО) № 2829/77 на Съвета от 12 декември 1977 г. относно влизането в сила на Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (АЕТР)¹⁰ гласи, че „споразумения, които следва да бъдат сключени с трети страни съгласно член 2, параграф 2 от АЕТР, се сключват от Общността. Мерките, предвидени по член 3, параграф 2 от АЕТР, се приемат от Съвета по предложение на Комисията“.

в. Нов член 10 bis — свързване на националните регистри относно карти на водачи

В съответствие с изискване 268а от приложение ІВ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, което беше въведено с Регламент на Комисията (ЕС) № 1266/2009, държавите членки са задължени да обменят данни по електронен път, за да гарантират уникалността на тахографските карти на водача, които те издават. По силата на член 22bis това задължение се разпростира върху договарящите страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС.

За да се улесни спазването на това изискване на равнище ЕС, Комисията разработи и успешно внедри ТАСНОnet, информационно приложение, позволяващо взаимно свързване на националните регистри за карти на водача за проверка в цяла Европа на уникалността на такива карти, с оглед на предотвратяването на измами. Правното основание за ТАСНОnet понастоящем е препоръка на Комисията¹¹, която евентуално ще бъде заменена със специална разпоредба, вмъкната при обсъжданото в момента в Европейския парламент и Съвета изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85.

Предложените изменения на АЕТР следва да се използват за въвеждане на нов член в текста на АЕТР (член 10 bis), с който съдържащото в изискване 268а задължение би станало по-прозрачно и би бил потвърден задължителният характер на електронния

⁸ По-специално Съдът постановява, че „доколкото общностните правила се приемат за постигане на целите на Договора, държавите членки не могат извън рамката на общностните институции да поемат задължения, които могат да засегнат посочените правила или да променят обхвата им“. В допълнение „тези общностни правомощия изключват възможността за паралелни правомощия от страна на държавите членки, тъй като всички предприети действия извън рамките на институциите на Общността биха били несъвместими с единството на общия пазар и с еднаквото прилагане на правото на Общността.“

⁹ Член 3 от Регламент (ЕИО) № 3820/85 определя това основание за компетентността на ЕС по ясен начин: „Общността започва преговори с трети страни, ако се окаже, че са необходими за прилагането на настоящия регламент.“. Вж. също член 3 от Регламент (ЕИО) № 543/69.

¹⁰ ОВ L 34, 24.12.1977 г., стр. 11.

¹¹ Препоръка на Комисията от 13 януари 2010 година относно сигурния обмен на електронни данни между държавите членки при проверка на уникалността на издаваните от тях карти на водача, ОВ L 9/10, 14.1.2010 г.

обмен на информация между договарящите се страни относно картите на водача. С него ще се въведе навсякъде и ще стане по-жизнеспособна практиката, вече въведена от няколко договарящи страни, които не са членки на ЕС и които са взели решение на доброволна основа да се присъединят към TACHOnet въз основа на двустранни споразумения с отделни държави членки.

Съгласно Директива 95/46/ЕО¹², предаването на данни на трета страна е възможно само ако тя осигурява достатъчна степен на защита на личните данни. Ето защо се предлага в новия член 10 bis да бъде въведено задължение договарящите страни да гарантират достатъчна степен на защита на личните данни.

В член 25, параграф 2 от директивата се предвижда, че оценката за това дали е достатъчна степента на защита на личните данни, предоставяна от трета страна, трябва да бъде направена според обстоятелствата, включително естеството на данните и целта на предложената операция по обработка на данни. В това отношение следва да се отбележи, че чувствителността на данните относно тахографските карти е доста ниска. Информацията, която се съхранява в националните регистри (взаимосвързани в рамките на ЕС чрез TACHOnet) е ограничена и доста обичайна (име и фамилия на шофьора, дата и, ако е възможно, място на раждане; номер и държава на издаване на свидетелството за управление на МПС; статус и номер на картата на водача) и във всички случаи при крайпътните проверки вече е изцяло на разположение на извършващите контрол служители в държавите, които не са членки на ЕС. Органите с достъп до тази информация ще бъдат ограничени до органите, издаващи карти и извършващите контрол служители, проверяващи спазването на правилата за времето на управление и периодите на почивка на професионалните водачи на превозни средства. Освен това целта на електронния обмен на информация е само да се гарантира, че националните регистри на договарящи страни по AETR не съдържат няколко валидни карти на водач, издадени на един и същ водач.

При тези обстоятелства може с разумна увереност да се приеме, че всички или повечето от договарящите страни по AETR, които не са държави — членки на ЕС, могат да гарантират достатъчна степен на защита на личните данни, свързани с тахографските карти. Във всички случаи, в съответствие с член 25, параграф 4 от директивата, ако бъде установено, че дадена трета страна не гарантира достатъчна степен на защита, държавите членки ще могат да предприемат необходимите мерки за избягване на предаването на данни на въпросната страна.

Освен това следва да се отбележи, че TACHOnet използва вътрешна информационна система за комуникация на ЕС (sTESTA), за износа и прилагането на която има наложени ограничения за някои държави, които не членуват в ЕС. Сред договарящите страни по AETR, които не са държави — членки на ЕС, единствено страните, които са кандидатки за членство в ЕС, могат да се свързват към TACHOnet пряко чрез sTESTA. Сред останалите някои са договорили, на доброволен принцип, непряка връзка с отделни държави членки въз основа на гореспоменатите двустранни споразумения. Това решение представлява тежест за участващите в него страни, не е оптимално поради увеличаването на точките за връзка и не покрива всички договарящи страни.

¹² Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни.

Следователно може да се окаже необходимо да бъде създадена алтернативна информационна система, която да предлага на договарящите страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС, алтернативно средство за електронен обмен на информация с държавите членки (и със страните кандидатки за присъединяване), като се вземат под внимание свързаните със сигурността ограничения на настоящите системи TACHOnet и sTESTA. Комисията започва проучване, имащо за цел да установи наличните технически възможности, например чрез използване на обезопасена интернет връзка. Резултатите от проучването следва да бъдат налице до края на 2013 г.

3. ПРОЦЕДУРА ЗА ПРЕРАЗГЛЕЖДАНЕ НА АЕТР

С членове 20 и 21 от АЕТР се установява механизмът за преразглеждане на споразумението. Член 21 е от особен интерес за ЕС, защото позволява преразглеждане чрез процедура на мълчаливо съгласие, която не изисква ратифициране на предложените изменения от договарящите страни. Тъй като при тази процедура не се предвиждат официални преговори, изглежда целесъобразно да се прибегне до решение на Съвета за установяване на обща позиция.

В съответствие с позицията на ЕС, зета съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС, държавите членки следва да действат съвместно в интерес на Съюза при участие в преразглеждането на АЕТР, в съответствие със задължението за лоялно сътрудничество съгласно член 4, параграф 3 от ДЕС.

Поради времето, необходимо за завършване на процедурите за изменение на АЕТР, целесъобразно е да се намери временно решение за консултиране със страните по АЕТР във връзка с приеманите на равнище ЕС решения за промяна на тахографа. В това отношение, в своето предложение за изменение на Регламент (ЕИО) № 3821/85 Комисията вече е предложила да се създаде „форум по тахографите“, който ще включва експерти както от държавите — членки на ЕС, така и от договарящите страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС. Намерението на Комисията е да се консултира с този форум преди да бъдат вземани някакви решения относно техническото осъвременяване на приложение IB.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която да бъде заета от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) на Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации

(текст от значение за ЕИП)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 90, във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

след уведомяване на Европейския парламент,

като има предвид, че:

- (1) Както е постановено от Съда на Европейския съюз¹³, областта на работата на екипажите на превозните средства в автомобилния транспорт е от изключителната външна компетентност на Европейския съюз. Тази компетентност е упражнявана вътрешно, по-специално чрез приемането на Регламент (ЕИО) № 543/69 на Съвета от 25 март 1969 г. относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт¹⁴, Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно хармонизирането на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт¹⁵, Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 г. относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт¹⁶ и наскоро с Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷. Тъй като предметът на AETR попада в обхвата на Регламент (ЕО) № 561/2006, правомощието за водене на преговори и сключване на споразумение е на Съюза. Правилата в областта на работата на екипажите на превозни средства, извършващи автомобилен транспорт с трети страни, включително правилата

¹³ Решение на Съда на Европейските общности от 31 март 1971 г. по Дело 22/70, AETR.

¹⁴ ОВ L 77, 29.3.1969 г., стр. 49.

¹⁵ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 1.

¹⁶ ОВ L 370, 31.12.1985 г., стр. 8.

¹⁷ ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1.

относно контролните уреди за регистриране на данните за движението, използвани за гарантиране на тяхното съответствие, са въпроси, попадащи в обхвата на разпоредбите както на законодателството на ЕС, така и на Споразумението АЕТР. Наложително е тези разпоредби да бъдат хармонизирани;

- (2) особените обстоятелства, при които се проведеха преговорите по АЕТР гарантират, като изключение, процедура, при която държавите — членки на ЕС индивидуално депозират инструментите за ратификация или присъединяване чрез съгласувани действия, но независимо от това действат в интерес и от името на Съюза;
- (3) Следващото заседание на експертната група ще се проведе на 3 декември 2012 г. По този повод; експертната група вероятно ще разгледа предложения, които водят до изменение на АЕТР. Това ще произведе правно действие, както е посочено в член 218, параграф 9 от ДФЕС.
- (4) Държавите — членки на ЕС, в качеството им на договарящи страни по АЕТР, са задължени да си сътрудничат при участие в механизма за преразглеждане на Споразумението АЕТР, по-специално по силата член 21 на посоченото споразумение, в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2829/77 на Съвета от 12 декември 1977 г. относно влизането в сила на Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (АЕТР)¹⁸, и в съответствие със задължението за лоялно сътрудничество съгласно член 4, параграф 3 от ДЕС;
- (5) За да се постигне общоевропейско хармонизиране областта на контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (тахографите), е необходимо да бъде създаден специален процес на вземане на решения, чрез който се отчитат изключителните правомощия на Европейския съюз и интересите на трети страни, които са договарящи страни по АЕТР;
- (6) Съгласно член 22bis от Споразумението АЕТР понастоящем промените в Регламент (ЕИО) № 3821/85 по отношение на цифровия тахограф се приемат автоматично от всички страни по АЕТР, без официални консултации преди приемането на промените от Европейския съюз. Както е посочено в Съобщението на Комисията „Дигитален тахограф: Пътна карта за бъдещи дейности“¹⁹ настоящият механизъм е пречка за правилното и хармонизирано прилагане на мерките, въведени в предложеното преразглеждане на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета, и на цифровия тахограф от договарящите страни по АЕТР, които не са държави — членки на ЕС. Поради това е в интерес на Европейския съюз да бъде подобрен процесът на вземане на решения по отношение на цифровите тахографи и АЕТР и да бъде съответно изменен член 22bis чрез създаване, в рамките на Икономическа комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН), на Административен комитет, който ще определи техническите спецификации на тахографа за територията на всички договарящи страни по АЕТР.

¹⁸ ОВ L 334, 24.12.1977 г., стр. 11.

¹⁹ COM(2011) 454 окончателен.

- (7) Особеностите на Споразумението АЕТР и на предвидения процес на вземане на решения в новосъздадения комитет по член 22bis от него, в допълнение към факта, че Европейският съюз разполага с изключителна компетентност в областта на работата на екипажите на превозните средства, извършващи автомобилни превози, обосновават присъединяването на Европейския съюз към АЕТР, което ще бъде също така в съответствие с решението на Съда на ЕС по Дело 22/70 и ще гарантира ефективно представителство на интересите на ЕС в производството на ИКЕ на ООН. След присъединяването на ЕС, позицията на Съюза, заемана в съответствие с член 218, параграф 9 от ДФЕС, ще бъде изразявана от Комисията от името на ЕС, която в Административния комитет ще упражнява гласовете на всички държави членки.
- (8) Понастоящем член 14 от АЕТР не предоставя възможност за присъединяване към АЕТР на субекти, различни от държави — членки на ИКЕ на ООН и от държави, приети в ИКЕ на ООН със съвещателен глас. По тази причина член 14 следва да бъде изменен и да предвижда текст, според който европейски организации за регионална интеграция могат да се присъединят към АЕТР, за да е възможно присъединяването на Европейския съюз към АЕТР.
- (9) С оглед на ефективното изпълнение на изискване 268а от приложение ІВ към Регламент (ЕИО) № 3821/85, на гарантирането на по-ефективна проверка и контрол на картите на водача на територията на договарящите страни по АЕТР и на улесняването на работата на служителите по контрола, следва да бъдат създадени национални електронни регистри и да се установят разпоредби за взаимното свързване на посочените регистри. Разпоредбите за взаимно свързване следва да бъдат установени при спазване на вътрешните изисквания за сигурност на договарящите страни и при осигуряване на достатъчна степен на защита на обменяните лични данни в съответствие с най-високите международни стандарти.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1) Позицията на Съюза в рамките на експертната група по Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (АЕТР) е в съответствие с приложенията към настоящото решение и се изразява от държавите — членки на ЕС и договарящи страни по АЕТР, действащи съвместно в интерес на Съюза.

Държавите членки съобщават тези предложени изменения на генералния секретар на Организацията на обединените нации, в съответствие с процедурата, описана в член 21, параграф 1 от АЕТР.

2) Официални и незначителни промени в тази позиция могат да бъдат договаряни, без да е необходимо изменение на тази позиция.

Член 2

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Настоящото решение влиза в сила на [...] г.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Нова формулировка на член 22 bis (Процедура за изменение на допълнение 1Б)

Член 22 bis се заменя със следния член:

1. Създава се Административен комитет, който отговаря за вземането на решения относно изменения на допълнение 1Б от настоящото споразумение. Административният комитет се състои от всички договарящи страни по споразумението.
2. Административният комитет ще бъде със седалище в Женева. Заседанията му обичайно се провеждат в Женева. Комитетът може да реши да проведе заседания и на други места.
3. Секретариатът на комитета се осигурява от изпълнителния секретар на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации.
4. Комитетът избира председател и двама заместник-председатели на всеки две години.
5. Генералният секретар на Организацията на обединените нации свиква Административния комитет под егидата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации, когато е необходимо и във всички случаи веднъж годишно.
6. Всяка договаряща страна може да предлага изменения към допълнение 1Б от настоящото споразумение. Всяко предложение за изменение се предава на Секретариата на Икономическата комисия за Европа в писмена форма 3 месеца преди заседанието на Административния комитет, на което то се предлага за приемане. Текстът на всяко предложено изменение се съобщава на всички договарящи страни на трите езика на ИКЕ на ООН най-малко един месец преди заседанието на Административния комитет, на което то се предлага за приемане.
7. За да може Административният комитет да приема решения, се изисква кворум от присъстващи не по-малко от половината плюс една от договарящите страни. За определяне на кворума всяка организация за регионална интеграция, която е договаряща страна по споразумението, гласува с броя на гласовете на своите държави членки, без да е необходимо посочените държави членки да присъстват при гласуването.
8. Административният комитет приема решения с мнозинство от гласовете на присъствалите и гласували договарящи страни.
9. За целите на вземането на решения всяка договаряща страна има един глас. Представителят на организация за регионална интеграция, която е договаряща страна по споразумението, представлява гласовете на нейните държави членки, без да е необходимо посочените държави членки да присъстват при гласуването.
10. Ако предложение за изменение на допълнение 1б към настоящото споразумение води до изменение на други членове или приложения на Споразумението, измененията на допълнението не могат да влязат в сила преди влизането в сила на измененията, свързани с други части от споразумението. Ако при такъв случай измененията на допълнение 1Б се представят едновременно с измененията, свързани с други части от споразумението, датата на влизането им в сила се определя от датата, определена в съответствие с прилагането на процедурите, описани като цяло в член 21, като се отчита датата, посочена в изменението на допълнение 1Б, в предвидените в параграф 7 от настоящия член случаи.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Възможна формулировка на член 14 (присъединяване към АЕТР на организации за регионална интеграция)

Член 14 се изменя, както следва:

вмъква се следният параграф 1а:

„Настоящото споразумение е открито за подписване също от организации за регионална интеграция. За целите на настоящото споразумение „организация за регионална интеграция“ означава всяка организация, учредена от суверенни държави от даден регион, която е компетентна по отношение на някои въпроси, уредени с настоящото споразумение, и е надлежно оправомощена да подписва и да ратифицира, да приема, да одобрява или да се присъединява към настоящото споразумение“

Параграф 5 се изменя, както следва:

5. За всяка държава **или организация за регионална интеграция**, която ратифицира това споразумение или се присъедини към него след предаването за съхранение на осмия документ за ратификация или за присъединяване, които са предмет на параграф 4 от настоящия член, настоящото споразумение ще влезе в сила след сто и осемдесет дни считано от датата на предаването за съхранение от тази държава **или организация за регионална интеграция** на документа ѝ за ратифициране или за присъединяване.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Възможна формулировка на нов член 10 bis

1. С цел да се гарантира, че водачите не притежават вече издадена валидна карта на водача по смисъла на допълнение 1Б от приложението към споразумението, договарящите страни поддържат национални електронни регистри, съдържащи следната информация относно карти на водачи за период, който е най-малко равен на периода на тяхната валидност:

— фамилно и собствено име на водача

— дата на раждане и, ако е налично, място на раждане на водача

— номер на свидетелството за управление на МПС и държава на издаване на свидетелството за управление на МПС (ако е приложимо)

— статус на картата на водача.

— номер на картата на водача

2. Договарящите страни предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че електронните регистри са взаимно свързани и са достъпни от техните територии за органите, издаващи карти и за служителите по контрола, назначени за проверка на спазването на разпоредбите за времето на управление и периодите на почивка от професионалните водачи на превозни средства.

3. При всяко издаване, замяна и, при необходимост, подновяване на карта на водач договарящите страни проверяват чрез електронен обмен на данни дали въпросният водач вече не е титуляр на друга валидна карта на водач. Договарящите страни осигуряват достатъчна степен на защита на обменяните лични данни, в съответствие с най-високите международни стандарти. Това включва обменяните данни да бъдат ограничени до данните, необходими за целите на тази проверка и да не се използват за никакви други цели без предварително разрешение от договарящата страна, която предоставя личните данни.