

Брюксел, 25.1.2021 г.
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), както и в рамките на работната група по автомобилния транспорт към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) и работната група на ИКЕ на ООН по автомобилен транспорт (SC.1) във връзка с предстоящото изменение на AETR за включване на техническите спецификации за интелигентния тахограф в спогодбата.

След обсъжданията в експертната група по AETR и влизането в сила на Регламент (ЕС) 2020/1054¹, който включва преразгледаните правила за тахографа, е необходимо да се определи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза с оглед на следващите сесии на експертната група по AETR и на работната група на ИКЕ на ООН по автомобилния транспорт (SC.1).

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. AETR

Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), има за цел да хармонизира законодателната рамка на договарящите страни по спогодбата по отношение на времето за управление и почивка за професионални водачи, както и съответните технически изисквания за конструкцията и монтирането на тахографа. AETR влезе в сила на 5 януари 1976 г. Спогодбата беше изменяна впоследствие, като последното изменение е от 20 септември 2010 г.

Всички държави членки са страни по спогодбата.

2.2. Експертна група по AETR и работна група по автомобилен транспорт

Експертната група по AETR е техническа и неформална група, която е създадена от Комитета по вътрешен транспорт към ИКЕ на ООН с цел разработването на предложения за изменения на спогодбата.

Работната група по автомобилен транспорт (SC.1) е група, създадена от Комитета по вътрешен транспорт, която насърчава развитието и улесняването на международните автомобилни превози чрез хармонизиране и опростяване на правилата и изискванията, свързани с автомобилния транспорт.

Официалното приемане на предложения за изменение на AETR се извършва в съответствие с член 21 от спогодбата, съгласно който всяка договаряща страна може да предложи изменения на спогодбата. Предложенията трябва да бъдат представени на генералния секретар на ООН. След това договарящите страни имат срок от шест месеца

¹ Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 15.7.2020 г., стр. 1).

да възразят срещу предложението. Предложението се счита за прието, ако никоя договаряща страна не възрази срещу тези изменения.

На практика всички предложения за изменение на AETR първо се обсъждат и съгласуват в SC.1, преди да бъдат представени на генералния секретар на ООН от една от договарящите страни. Когато предложението се състои от изменения на допълнения 1, 2 или 3 към приложението към спогодбата или на уводните членове на допълнение 1Б към спогодбата, е необходимо то да бъде прието от SC.1 с обикновено мнозинство от две трети от всички присъствали и гласували договарящи страни, както е посочено в член 22, член 22а и член 22б на спогодбата.

2.3. Необходимост от решение на Съвета

Позицията на ЕС, установена с Решение (ЕС) 2016/1877² на Съвета, включва следните елементи:

- Заличаване на член 22а от AETR, в който се предвижда автоматично прилагане на спецификациите на тахографите към AETR, и замяната му с процедурата, посочена в член 22 от спогодбата. Процедурата, посочена в член 22, ще бъде леко изменена, за да се избегне възможността измененията на спецификациите на тахографите да бъдат оспорени само от една трета от договарящите страни;
- Изменение на член 14 от спогодбата, за да се даде възможност за присъединяването на ЕС към спогодбата;
- Изменение на член 10 от спогодбата с цел включване на препратка към Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета³ и към приложение 1В към Регламент (ЕС) 2016/799⁴, определящо техническите спецификации на интелигентния тахограф.

Освен това на 19 ноември 2018 г. Съветът прие Решение (ЕС) 2018/1926⁵ относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз, относно въвеждането на TACHOnet от договарящите страни по AETR, които не са членки на Съюза, въз основа на технологията „електронна доставка“.

² Решение (ЕС) 2016/1877 на Съвета от 17 октомври 2016 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), както и в рамките на работната група по автомобилния транспорт на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ОВ L 288, 22.10.2016 г., стр. 49).

³ Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 4 февруари 2014 г. относно тахографите в автомобилния транспорт, за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3821/85 на Съвета относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт (ОВ L 60, 28.2.2014 г., стр. 1).

⁴ Регламент за изпълнение (ЕС) № 2016/799 на Комисията от 18 март 2016 г. за прилагане на Регламент (ЕС) № 165/2014 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на определянето на изискванията за конструкцията, изпитването, монтирането, експлоатацията и ремонта на тахографите и техните компоненти (ОВ L 139, 26.05.2016 г., стр. 1).

⁵ Решение (ЕС) 2018/1926 на Съвета от 19 ноември 2018 г. относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози, към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ОВ L 313, 10.12.2018 г., стр. 13).

Необходимо е да се установи нова позиция на ЕС с оглед на следващите срещи на експертната група по AETR и на работната група по автомобилния транспорт, съответно през февруари 2021 г. и октомври 2021 г. В тази нова позиция трябва да бъдат взети предвид обсъжданията в експертната група по AETR от октомври 2016 г. и влизането в сила на 20 август 2020 г. на Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета,⁶ който изменя Регламент (ЕС) № 165/2014 относно тахографа.

В Регламент (ЕС) 2020/1054 се предвижда местоположението на превозното средство да се регистрира автоматично, по-специално всеки път, когато превозното средство пресича границата на държава членка и когато превозното средство извършва дейности по товарене или разтоварване. С тези нови изисквания се налага разработването на нова версия на интелигентния тахограф („интелигентен тахограф, версия 2“), която ще трябва да бъде монтирана в новорегистрирани превозни средства не по-късно от две години след приемането на техническите спецификации от Комисията, а именно не по-късно от август 2023 г. Освен това с интелигентен тахограф, версия 2 ще трябва да бъдат оборудвани не само новорегистрирани превозни средства, но и всички превозни средства, участващи в международни превози, не по-късно от три години от края на годината на влизане в сила на техническите спецификации за превозните средства, оборудвани с аналогов и цифров тахограф, отговарящи на спецификациите, както е посочено в член 3, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 165/2014, изменен с Регламент (ЕС) 2020/1054, и не по-късно от четири години след влизането в сила на техническите спецификации за превозните средства, оборудвани с интелигентен тахограф, както е посочено в член 3, параграф 4, буква а) от Регламент (ЕС) № 165/2014, изменен с Регламент (ЕС) 2020/1054. Тези развития в правото на ЕС трябва да бъдат отразени в обсъжданията по AETR.

3. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ — НАПРЕДЪК НА ПРЕГОВОРИТЕ

3.1. Въвеждане на интелигентния тахограф чрез AETR

От 2016 г. насам не беше възможно да се постигне напредък по реформата на институционалната рамка на спогодбата, по-специално изменението на член 14, което да позволи присъединяването на ЕС към спогодбата, и за изменението на правилата в член 22 за приемане на спецификациите на тахографите. Досега на тези аспекти се противопоставяха договарящите страни по спогодбата, които не са членки на Съюза.

Въпреки това всички договарящи страни по спогодбата, включително държавите членки, са съгласни с необходимостта да се включат възможно най-скоро техническите спецификации на интелигентния тахограф в спогодбата поради две причини. Първо, договарящите страни по AETR, които не са членки на Съюза, следва да спазват същите високи стандарти на ЕС по отношение на контрола върху дейността на водачите чрез въвеждането на най-напредналата версия на тахографа. В този контекст следва да се отбележи, че превозните средства, регистрирани в ЕС, от юни 2019 г. са оборудвани с интелигентен тахограф и че версия 2 на интелигентния тахограф ще бъде въведена в новорегистрирани камиони и автобуси над 3,5 тона не по-късно от август 2023 г. в съответствие с Регламент (ЕС) 2020/1054 като част от Пакета за мобилност I. Второ, докато спецификациите на интелигентния тахограф не бъдат включени в спогодбата,

⁶ Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1).

договарящите страни по AETR, които не са членки на Съюза, биха могли по принцип да забранят достъпа до своя територия на превозни средства, регистрирани в ЕС и оборудвани с интелигентен тахограф.

Поради това от 2018 г. насам обсъжданията в експертната група по AETR бяха насочени към включването на техническите спецификации на интелигентния тахограф в спогодбата. По този начин беше постигнато общо разбиране относно спецификациите на интелигентния тахограф и относно формата, под която те следва да бъдат включени в спогодбата.

В резултат на това общо разбиране на 8 април 2020 г. Хърватия изпрати до секретариата на ИКЕ на ООН, от името на ЕС, официално заявление за включване на техническите спецификации на интелигентния тахограф в спогодбата. Това заявление за включване е въз основа на техническите спецификации, приети от Комисията в нейния Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/799, които са предмет на ограничен брой адаптации в контекста на AETR:

- Замяна на термините „държави членки“ и „уреди за регистриране на данните за движението“ съответно от „договарящи страни“ и „контролен уред“;
- Възможност за ограничаване на мощността на предаване по DSRC (специализираните съобщителни системи с малък обсяг на действие) и данните, излъчвани чрез интерфейс с ITS в съответствие с действащите национални закони;
- Замяна на всички позовавания на законодателството на ЕС с международни позовавания със същото съдържание, като например правилата на ИКЕ на ООН.

Освен това стандартите EN, посочени в спецификациите на тахографа, следва да бъдат заменени от стандартите ISO в рамките на пет години след датата на влизане в сила на спецификациите на интелигентния тахограф в AETR.

Нито едно от измененията по-горе няма да окаже въздействие върху оперативната съвместимост на интелигентния тахограф и неговите компоненти.

3.2. Дата на прилагане на спецификациите на интелигентния тахограф

Въпреки че е постигнат значителен напредък в обсъжданията по същността на спецификациите на интелигентния тахограф, все още се обсъжда датата, на която тези спецификации следва да станат задължителни за договарящите страни по AETR, които не са членки на Съюза. Руската федерация иска преходен период от четири години, считано от влизането в сила на съответното изменение на спогодбата, т.е. същия период като за прилагането на предишните версии на тахографа от договарящите страни по AETR.

Такъв преходен период би забавил значително въвеждането на интелигентния тахограф от договарящите страни по AETR, които не са членки на Съюза. Ако бъде постигнато съгласие относно техническите спецификации на интелигентния тахограф и относно датата на тяхното прилагане на срещата на SC.1 през октомври 2021 г., се очаква спецификациите да не бъдат приети и включени в спогодбата преди юни 2022 г., като се има предвид срокът, който е необходим на секретариата на експертната група за изготвяне на преписката за приемане на спецификациите, и шестмесечната процедура за приемане, посочена в член 22 от спогодбата. Ако спецификациите станат задължителни четири години след датата на влизане в сила на изменението, договарящите страни по AETR, които не са членки на Съюза, ще започнат да монтират

интелигентния тахограф в новорегистрирани на тяхна територия превозни средства не по-рано от юни 2026 г., т.е. около 7 години след ЕС.

4. Позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза

Включването на интелигентния тахограф, версия 2 в спогодбата ще допринесе за по-добро прилагане на правилата относно времето за управление и почивка в зоната на АЕТР чрез регистриране на допълнителни местоположения на превозното средство в тахографа. Като се има предвид, че през 2025 г всички превозни средства, регистрирани в ЕС, ще трябва да бъдат оборудвани с интелигентния тахограф, версия 2⁷, включването на спецификациите на интелигентния тахограф, версия 2 в спогодбата ще предотврати също така ситуация, при която превозни средства, оборудвани с две различни версии на интелигентния тахограф, да продължат да се движат за дълъг период от време на територията на ЕС.

Като се има предвид, че новорегистрираните в ЕС превозни средства ще трябва да бъдат оборудвани с интелигентен тахограф, версия 2 приблизително от средата на 2023 г. нататък, ЕС може да приеме, че новорегистрираните превозни средства в договарящи страни по АЕТР, които не са членки на Съюза, ще бъдат оборудвани с интелигентния тахограф, версия 2 не по-късно от края на 2025 г. Допълнителен двугодишен преходен период може да бъде предоставен на договарящите страни по АЕТР, които не са членки на Съюза, за да монтират интелигентния тахограф, версия 2 във всички превозни средства, участващи в транспортни операции на територията на ЕС, т.е. не по-късно от края на 2027 г.

На срещата на експертната група по АЕТР през октомври 2020 г. Комисията представи основните функционални възможности на интелигентния тахограф, версия 2 и измененията, които се очаква да бъдат направени в спецификациите, представени в секретариата на ИКЕ на ООН от името на Съюза на 8 април 2020 г. (спецификации, съответстващи на интелигентния тахограф, версия 1). Въз основа на акта за изпълнение на техническите спецификации на интелигентния тахограф, версия 2, който ще бъде приет от Комисията през 2021 г., на по-късен етап, най-вероятно на срещата на експертната група по АЕТР през октомври 2021 г., ЕС ще представи преработено техническо допълнение към АЕТР (допълнение 1B) с техническите спецификации на интелигентния тахограф, версия 2, което да бъде включено в спогодбата.

Освен това някои аспекти на позицията, която трябва да се заеме от името на ЕС, посочени в Решение (ЕС) 2016/1877, трябва да бъдат променени. Що се отнася до член 22 от спогодбата, в позицията на ЕС, посочена в Решение (ЕС) 2016/1877, се предвижда евентуално предложение от името на Съюза за изменения на този член да постановява, наред с другото, измененията да се приемат, ако не повече от половината от компетентните органи на договарящите страни уведомят генералния секретар на ООН за своите възражения срещу тях, като се има предвид, че понастоящем в АЕТР е постановено, че една трета от договарящите страни могат да се противопоставят на дадено изменение. На предложеното от ЕС изменение силно се противопоставиха договарящите страни по АЕТР, които не са членки на Съюза. Поради това вече не се предлага промяна на настоящата процедура по член 22.

⁷ Вж. член 3, параграф 4 и параграф 4, буква а) от Регламент (ЕС) № 165/2014, изменен с Регламент (ЕС) 2020/1054.

Освен това, както и във връзка с позицията, която трябва да се заеме от името на ЕС, изложена в Решение (ЕС) 2016/1877, след обсъждания в експертната група по АЕТР вече не изглежда да е необходимо да се заличава член 22а от спогодбата, който ще продължи да се прилага за предишните версии на тахографа.

Не е засегнато изменението на член 14 от спогодбата, позволяващо присъединяване на ЕС към АЕТР, което беше предмет на Решение (ЕС) 2016/1877 на Съвета, и поради това ЕС ще продължи да иска това изменение.

През октомври 2020 г. ЕС изложи пред експертната група по АЕТР своите предварителни становища относно интелигентния тахограф и основните допълнителни функционални възможности. ЕС представи и предварителната си гледна точка относно датите за въвеждане на версия 2 на интелигентния тахограф в спогодбата. ЕС потвърди, че официална позиция на ЕС ще бъде представена на секретариата на ИКЕ на ООН с оглед на обсъждането, което ще се проведе от експертната група по АЕТР през февруари 2021 г.

На срещата на експертната група по АЕТР през февруари 2021 г. може да бъде представено първо проектопредложение за спецификациите на интелигентния тахограф, версия 2.

5. ОБОБЩЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИТЕ ИЗМЕНЕНИЯ

5.1 Изменение на член 10 за позоваване на техническите спецификации на интелигентния тахограф

Като се има предвид, че техническите спецификации на интелигентния тахограф, версия 2 ще бъдат включени като ново допълнение 1В към приложението към спогодбата, в член 10 следва да има позоваване на тези спецификации, които следва да се считат за съответстващи на изискванията на спогодбата от датата на влизане в сила на съответното изменение на спогодбата.

5.2 Изменение на член 13, с което се разрешава преходен период за въвеждане на интелигентния тахограф

В член 13 се определя четиригодишен преходен период преди техническите спецификации на тахографите да станат задължителни за договарящите страни по АЕТР. Що се отнася до интелигентния тахограф, версия 2, новорегистрираните превозни средства следва да бъдат оборудвани с интелигентен тахограф не по-късно от 31 декември 2025 г. Превозните средства, използвани в международни превози, следва да бъдат оборудвани с интелигентен тахограф не по-късно от 31 декември 2027 г.

5.3. Изменение на член 14, за да се даде възможност за присъединяване на организации за регионална интеграция към АЕТР

Член 14 ограничава възможността за присъединяване към АЕТР до държави, които са членки на ИКЕ на ООН, или до държави, които са приети в ИКЕ на ООН със съвещателен глас. За да се даде възможност за присъединяване на ЕС, член 14 трябва да бъде изменен така, че организациите за регионална интеграция също да отговарят на условията за присъединяване към спогодбата.

5.4 Изменение на член 22, за да се приложи процедурата, посочена в същия член, за измененията на техническите спецификации на интелигентния тахограф

Процедурата, посочена в член 22 от спогодбата, следва да се прилага и за версия 2 на интелигентния тахограф, която ще бъде определена в новото допълнение 1В. Член 22а следва да остане непроменен в спогодбата и ще продължи да се прилага за цифровия тахограф.

5.5 Включване на техническите спецификации на интелигентния тахограф като допълнение 1В към AETR

Пълният текст на техническите спецификации на интелигентния тахограф, версия 2 следва да бъде включен в спогодбата, като допълнение 1В на приложението към спогодбата. Предложението на ЕС за допълнение 1В ще бъде налично през 2021 г. То ще бъде разработено въз основа на спецификациите, представени от името на Съюза на 8 април 2020 г. (интелигентен тахограф, версия 1), и на спецификациите на ЕС, които ще бъдат приети от Комисията през 2021 г. въз основа на Регламент (ЕС) 2020/1054.

5.6 Изменение на сертификата за одобрение, за да бъдат включени одобренията за интелигентния тахограф и неговите компоненти

Сертификатът за одобрение в глава III от допълнение 2 трябва да бъде изменен, така че в обхвата му да се включи допълнение 1В, съответно интелигентният тахограф.

6. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

6.1 Процесуалноправно основание

6.1.1 Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на „позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението“.

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа, или страна по споразумението⁸.

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат дейността на съответния орган. То включва също така инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са „годни да оказват съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от законодателя на Съюза нормативна уредба“⁹.

6.1.2 Приложение в конкретния случай

Работната група по автомобилния транспорт (SC.1) е орган, създаден от ИКЕ на ООН.

Актът, по който работната група по автомобилния транспорт е приканена да постигне съгласие, преди измененията да бъдат представени на генералния секретар на ООН за

⁸ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 64.

⁹ Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

приемане в съответствие с член 21 на спогодбата, представлява акт с правно действие. Предвиденият акт ще бъде обвързващ съгласно международното право в съответствие с член 14 от АЕТР.

Предвиденият акт не допълва, нито изменя институционалната рамка на спогодбата.

Поради това процесуалноправното основание за предлаганото решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

6.2 Материалноправно основание

6.2.1 Принципи

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискваното от основната или преобладаващата цел или част.

6.2.2 Прилагане в конкретния случай

Основната цел и съдържанието на предвидения акт са свързани с транспортната политика.

Поради това материалноправното основание за предложеното решение е член 91.

6.3 Заключение

Правното основание на предложеното решение следва да бъде член 91 от ДФЕС, във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

7. ПУБЛИКУВАНЕ НА ПРЕДВИДЕНИЯ АКТ

Целесъобразно е измененията към спогодбата да бъдат публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* след приемането им.

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), както и в рамките на работната група по автомобилния транспорт към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR)¹⁰, влезе в сила на 5 януари 1976 г. Спогодбата беше последно изменена на 20 септември 2010 г.
- (2) В съответствие с член 21 от AETR предложения за изменения на спогодбата могат да бъдат представяни от всяка договаряща страна на генералния секретар на ООН. Преди да бъдат представени на генералния секретар на Организацията на обединените нации, предложенията първо се обсъждат в работната група по автомобилния транспорт („SC.1“) към Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН).
- (3) Предвижда се експертната група по AETR, по време на 25^{-ата} си планирана сесия през февруари 2021 г., и SC.1, по време на 116^{-ата} си планирана сесия през октомври 2021 г., да обсъдят измененията на AETR за приемането на интелигентния тахограф.
- (4) В член 22а от AETR се предвижда промените в Регламент (ЕИО) № 3821/85¹¹ на Съвета, отнасящи се за цифровия тахограф, да се приемат автоматично от всички договарящи страни по AETR, без каквито и да било официални консултации или гласуване. Липсата на участие на договарящите страни по AETR в процеса на разработване и приемане на техническите спецификации за цифровия тахограф е основна причина за недоволство сред някои от тези договарящи страни. В своето съобщение „Дигитален тахограф: Пътна карта за бъдещи дейности“¹² Комисията признава, че този механизъм застрашава

¹⁰ ОВ L 95, 8.4.1978 г., стр. 1.

¹¹ 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).

¹² COM(2011) 454 final

правилното и хармонизирано въвеждане на цифровия тахограф от договарящите страни, които не са държави — членки на ЕС. Следователно в интерес на Съюза е процесът на вземане на решения по отношение на цифровите тахографи да бъде променен и в експертната група по АЕТР да се предложи прилагането на предвидената в член 22, параграфи 1, 2 и 3 процедура за включване на техническите спецификации на интелигентния тахограф в АЕТР. Член 22а следва да остане в сила за евентуални бъдещи изменения на предишните версии на тахографа.

- (5) В член 10 от АЕТР е предвидено, че тахограф, чиито конструкция, монтаж, използване и изпитване са изпълнени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3821/85, се смята за съответстващ на изискванията на АЕТР. Член 10 следва да бъде изменен, за да се включи позоваване на техническите спецификации на интелигентния тахограф, които следва да се считат за съответстващи на изискванията на АЕТР, считано от датата на влизане в сила на допълнение 1В от приложението към АЕТР.
- (6) Точната дата за въвеждане на интелигентния тахограф в АЕТР следва да бъде посочена в член 13 от АЕТР относно преходните разпоредби.
- (7) Съгласно член 14 от АЕТР не се допуска 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, за да се даде възможност за присъединяване на Съюза към АЕТР, член 14 следва да бъде изменен, така че да се предвиди присъединяването на организации за регионална интеграция към АЕТР.
- (8) Съществуват редица доводи за присъединяването на Съюза към АЕТР. Първо, Съюзът има изключителна компетентност в областта на работата на екипажите на превозни средства, извършващи международни автомобилни превози, както е потвърдено в решението по дело 22/70. Второ, такова присъединяване би гарантирало ефективно представяне на интересите на Съюза в АЕТР. И накрая, специфичните особености на АЕТР и на предлагания процес за вземане на решения показват защо Съюзът следва да бъде договаряща страна.
- (9) Техническите спецификации на интелигентния тахограф, които ще бъдат включени в АЕТР като допълнение 1В към приложението към него, следва да бъдат разработени въз основа на спецификациите, представени на експертната група по АЕТР от името на Съюза на 8 април 2020 г., и въз основа на спецификациите, които ще бъдат приети от Комисията през 2021 г. съгласно Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета¹³.
- (10) Сертификатът за одобрение на цифрови тахографи в допълнение 2, глава III от приложението към АЕТР следва да бъде изменен, така че да може да се използва и за одобрение на интелигентни тахографи и техните компоненти.
- (11) Целесъобразно е да се определи позицията, която да се заеме от името на Съюза в експертната група по АЕТР и в работната група по автомобилния транспорт, за

¹³

Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1).

да се постигне общоевропейска хармонизация в областта на контролните уреди за регистриране на данните за движението в автомобилния транспорт (тахографи).

- (12) Позицията на Съюза трябва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членове на експертната група по АЕТР и на работната група на ИКЕ на ООН по автомобилния транспорт, като действат съвместно,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 25-ата сесия на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (АЕТР), и на 116-ата сесия на работната група по автомобилния транспорт към ИКЕ на ООН, е в съответствие с предложените изменения на АЕТР, както е посочено в приложението към настоящото решение.

Възможно е да се договарят формални и незначителни промени в позицията, посочена в параграф 1, без да е необходимо нейното изменение.

Член 2

1. Позицията на Съюза, посочена в параграф 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членове на експертната група по АЕТР и на работната група на ИКЕ на ООН по автомобилния транспорт, като действат съвместно.
2. Държавите членки съобщават предложените изменения на експертната група по АЕТР.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

*За Съвета
Председател*