

A TANÁCS (EU) 2023/983 HATÁROZATA

(2023. május 15.)

az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában, valamint adott esetben az Egyesült Nemzetek Szervezete főtitkára által az AETR-megállapodás 21. cikkének (1) bekezdése alapján tett kommunikációval kapcsolatban egy „vis maior” rendelkezés beillesztésére irányuló módosítás tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére, összefüggésben annak 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás ⁽¹⁾ (AETR-megállapodás) 1976. január 5-én lépett hatályba. A megállapodást legutóbb 2010. szeptember 20-án módosították.
- (2) Az AETR-megállapodás 21. cikke értelmében a megállapodás módosítására irányuló javaslatokat bármely szerződő fél benyújthat az Egyesült Nemzetek Szervezetének (ENSZ) főtitkárához. Az ENSZ főtitkárhoz való benyújtásukat megelőzően a javaslatokat először megvitatják az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában (SC.1).
- (3) Az ENSZ EGB az AETR-megállapodás keretében szakértői csoportot hozott létre. Az említett csoport olyan szerv, amelynek hatásköre van az AETR-megállapodás módosítására irányuló javaslatokat kidolgozni és benyújtani az ENSZ EGB közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjához.
- (4) Az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoport a 2023. június 12-re tervezett 32. ülésén készül megvitatni a Belarusz Köztársaság és az Oroszországi Föderáció által benyújtott, az AETR-megállapodás 4. cikkének az ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 dokumentumban meghatározott „vis maior” rendelkezés beillesztésével történő módosítására irányuló javaslatot.
- (5) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ENSZ EGB-nek az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportjában és esetlegesen a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában képviselendő álláspontot, mivel az AETR-megállapodás azon módosítása, amelynek megfontolására és jóváhagyására felkérést fognak kapni, az AETR-megállapodás 21. cikkének (6) bekezdésével összhangban a nemzetközi jog szerint kötelező erejű lesz, és meghatározó módon befolyásolhatja az uniós jogszabályok, nevezetesen az 561/2006/EK ⁽²⁾ és a 165/2014/EU ⁽³⁾ európai parlamenti és tanácsi rendelet tartalmát.
- (6) A 22/70 sz. ügyben 1971. március 31-én hozott ítéletében ⁽⁴⁾ az Európai Unió Bírósága elismerte, hogy a közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájával kapcsolatos terület az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartozik. Ezt a hatáskört azóta az uniós társjogalkotók által elfogadott számos jogalkotási aktusban gyakorolták, ideértve az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletet is. Mivel az AETR-megállapodás tárgya az 561/2006/EK rendelet hatálya alá tartozik, az AETR-megállapodásra és annak módosításaira vonatkozó tárgyalások folytatására és azok megkötésére – az Európai Unió működéséről szóló szerződés 3. cikkének (2) bekezdése értelmében – kizárólag az Uniónak van hatásköre.

⁽¹⁾ HL L 95., 1978.4.8., 1. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

⁽⁴⁾ ECLI:EU:C:1971:32.

- (7) A javasolt módosítás célja a Belarusz Köztársaság és az Oroszországi Föderáció egy olyan gyakorlati problémájának megoldása, amely valószínűleg az Oroszországi Föderáció által Ukrajna ellen folytatott azon agressziós háború eredménye, amelyben a Belarusz Köztársaság bűnrészes szerepet játszik, és amely ahhoz vezetett, hogy az Unió korlátozó intézkedéseket alkalmaz az Oroszországi Föderációval és a Belarusz Köztársasággal szemben. Az említett korlátozó intézkedések – egyéb következmények mellett – azt eredményezték, hogy egyes, az unióban letelepedett vállalatok – ideértve azon vállalatokat is, amelyek általában digitális tachográfkártákat és csipeket szállítanak az Oroszországi Föderáció és a Belarusz Köztársaság kártakibocsátó hatóságainak – felfüggesztették az említett két ország területén és az említett két országgal folytatott tevékenységüket. Ennek eredményeként az említett két szerződő fél – állításuk szerint – olyan helyzetben van, hogy nehéz vagy lehetetlen tachográfkártákat szállítani az említett országokbeli járművezetők számára, akik ezért nem tudnak megfelelni az AETR-megállapodásnak, amikor annak hatálya alá tartozó nemzetközi közúti szállítási műveleteket végeznek. A javasolt módosítás lehetővé tenné, hogy valamely szerződő fél egyoldalú értesítés útján jelezze, hogy többé nem tudja teljesíteni az AETR-megállapodás egyik fő követelményét – nevezetesen a nemzetközi fuvarozásban részt vevő járművek harmonizált menetíró készülékének (a digitális menetíró készülék) használatát – olyan „vis maior” okokból, amelyek nem képeznék semmiféle hitelesítés vagy ellenőrzés tárgyát.
- (8) A tervezett módosítás lehetővé tenné – valamely szerződő fél által tett „vis maior” nyilatkozatot követően –, hogy ne legyen kötelező a digitális menetíró készülékek és digitális tachográfkárták használata az említett szerződő fél területén nyilvántartásba vett járművek számára, amikor nemzetközi közúti szállítási műveletekben vesznek részt. Ez tehát drasztikusan megnehezítené az AETR-megállapodásban máshol meghatározott vezetési és pihenőidők vezetők általi betartásának érvényesítését, olyan kiskaput teremtve, amely valószínűleg veszélyeztetné az AETR-megállapodás teljes célját.
- (9) Az ENSZ EGB-nek az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportjában és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjában az Unió által képviselendő álláspont az kell, hogy legyen, hogy nem támogatja a javasolt módosítást az AETR-megállapodásban meghatározott, a vezetésre és a pihenőidőkre vonatkozó szabályok végrehajtása jelentős mértékű meggyengítésének megakadályozása és az Unió által elfogadott korlátozó intézkedések teljeskörű érvényesülésének biztosítása érdekében.
- (10) Nem zárható ki, hogy a Belarusz Köztársaság vagy az Oroszországi Föderáció az AETR-megállapodás 21. cikkének (1) bekezdése alapján hivatalosan benyújt egy, az AETR-megállapodás módosítására irányuló javaslatot az ENSZ főtitkárhoz, függetlenül az ENSZ-EGB szerveiben folytatott megbeszélésektől. Ebben az esetben a tagállamoknak – az AETR-megállapodás 21. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján – kifogást kell emelniük az említett javaslattal szemben.
- (11) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamai képviselik – az Unió érdekében közösen eljárva –, amelyek az ENSZ EGB-nek az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportja és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportja tagjai,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodással (AETR-megállapodás) foglalkozó szakértői csoportjának 32. ülésén és adott esetben a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportjának következő ülésén vagy bármely későbbi ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy nem támogatja az AETR-megállapodásnak az ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 dokumentumban foglalt, a „vis maior” rendelkezés beillesztésére irányuló javasolt módosítását, és nem támogat semmilyen hasonló érdemi módosítást.

(2) Az (1) bekezdésben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében közösen eljárva, amelyek az ENSZ-EGB-nek az AETR-megállapodással foglalkozó szakértői csoportja és a közúti közlekedéssel foglalkozó munkacsoportja tagjai.

2. cikk

Amennyiben az ENSZ főtitkár – az AETR-megállapodás 21. cikkének (1) bekezdése alapján – közli a tagállamokkal, hogy bármely szerződő fél – az ENSZ-EGB szerveiben folytatott megbeszélésektől függetlenül – hivatalosan javaslatot tett az ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 dokumentumban meghatározott módosításra egy „vis maior” rendelkezés beillesztése tekintetében, vagy bármely hasonló érdemi módosításra, a tagállamok által az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy – az AETR-megállapodás 21. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján – kifogást kell emelni a javaslattal szemben.

3. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2023. május 15-én.

a Tanács részéről
az elnök
J. FORSSMED
