

DECISÃO (UE) 2023/983 DO CONSELHO**de 15 de maio de 2023**

sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, no grupo de peritos sobre o Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais (AETR) e no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa e, se for caso disso, sobre a comunicação pelo Secretário-Geral das Nações Unidas nos termos do disposto no artigo 21.º, n.º 1, do AETR no que diz respeito a uma alteração para introduzir uma cláusula de «força maior»

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) O Acordo europeu relativo ao trabalho das tripulações de veículos que efetuam transportes rodoviários internacionais («AETR») ⁽¹⁾ entrou em vigor em 5 de janeiro de 1976. Foi alterado pela última vez em 20 de setembro de 2010.
- (2) nos termos do artigo 21.º do AETR, qualquer Parte Contratante pode apresentar propostas de emendas ao Acordo ao Secretário-Geral das Nações Unidas. Antes de serem apresentadas ao Secretário-Geral das Nações Unidas, as propostas são primeiro discutidas no Grupo de Trabalho sobre Transporte Rodoviário («SC.1») da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE).
- (3) A UNECE criou um grupo de peritos no quadro do AETR. Trata-se de um organismo competente para elaborar e apresentar propostas de alteração do AETR ao grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE.
- (4) O Grupo de Peritos para o AETR, na sua 32.ª sessão planeada para 12 de junho de 2023, deverá debater uma proposta da República da Bielorrússia e da Federação da Rússia no sentido de alterar o artigo 4.º do AETR mediante a introdução de uma cláusula de «força maior», estabelecida nos documentos ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/VER.1.
- (5) É conveniente definir a posição a adotar, em nome da União, no grupo de peritos para o AETR e, eventualmente, no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, uma vez que a alteração do AETR que são chamados a analisar e a aprovar seria vinculativa por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 6, do AETR, sendo suscetível de influenciar de forma decisiva o conteúdo da legislação da União, nomeadamente os Regulamentos (CE) n.º 561/2006 ⁽²⁾ e (UE) n.º 165/2014 ⁽³⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho.
- (6) No seu acórdão de 31 de março de 1971, processo 22/70 ⁽⁴⁾, o Tribunal de Justiça da União Europeia reconheceu que o domínio do trabalho das tripulações de veículos que efetuam o transporte rodoviário é da competência externa da União. Esta competência foi exercida desde então em diversos atos legislativos adotados pelos colegisladores da União, nomeadamente nos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 e (UE) n.º 165/2014. Dado que a matéria do AETR é do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 561/2006, é da União a competência exclusiva para negociar e celebrar o AETR, bem como as suas alterações nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

⁽¹⁾ JO L 95 de 8.4.1978, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁽⁴⁾ ECLI:EU:C:1971:32.

- (7) A alteração proposta visa resolver um problema prático da República da Bielorrússia e da Federação Russa que é provavelmente o resultado da guerra de agressão da Federação Russa contra a Ucrânia, em que a República da Bielorrússia desempenha um papel cúmplice, que conduziu à aplicação de medidas restritivas da União contra a Federação Russa e a República da Bielorrússia. Essas medidas restritivas levaram, entre outras consequências, certas empresas estabelecidas na União, incluindo empresas que normalmente fornecem cartões de tacógrafo digital e chips às autoridades emissoras de cartões da Federação da Rússia e da República da Bielorrússia, a suspender as suas operações nesses e com esses dois países. Consequentemente, essas duas Partes Contratantes afirmam estar numa situação em que é difícil ou impossível entregar os cartões de tacógrafo aos motoristas desses países, que podem, portanto, não cumprir o AETR quando efetuam operações de transporte rodoviário internacional abrangidas pelo seu âmbito de aplicação. A alteração proposta permitiria a uma parte contratante notificar unilateralmente que já não poderia cumprir um dos principais requisitos do AETR, a saber, a utilização de um aparelho de controlo harmonizado para os veículos que efetuam transportes internacionais (tacógrafo digital), por motivos de «força maior» que não seriam objeto de qualquer tipo de validação ou avaliação.
- (8) O alteração prevista permitiria, na sequência de tal declaração por motivos de «força maior» de uma parte contratante no AETR, não exigir a utilização de tacógrafos digitais e cartões tacográficos digitais aos veículos matriculados nessa parte contratante envolvidos em operações de transporte rodoviário internacional. Por conseguinte, tornaria drasticamente mais difícil o cumprimento, por parte dos motoristas, dos tempos de condução e de repouso, tal como previsto no AETR, criando uma lacuna suscetível de comprometer todo o objetivo do AETR.
- (9) A posição a adotar em nome da União no âmbito do grupo de peritos sobre o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE deve consistir em não apoiar a alteração proposta, a fim de evitar debilitar significativamente a aplicação das regras relativas aos tempos de condução e de repouso estabelecidas no AETR e de assegurar o pleno efeito das medidas restritivas adotadas pela União.
- (10) Não se pode excluir que a República da Bielorrússia ou a Federação da Rússia apresentem formalmente ao Secretário-Geral das Nações Unidas, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, do AETR, uma proposta de alteração do AETR, não tendo em conta os debates nos órgãos da UNECE. Neste caso, os Estados-Membros devem opor-se à proposta nos termos do artigo 21.º, n.º 2, alínea a), do AETR.
- (11) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do grupo de peritos para o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a adotar em nome da União na 32.ª sessão do grupo de peritos sobre o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) e, se for caso disso, na próxima sessão do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE), ou em quaisquer sessões subsequentes, consiste em não apoiar a proposta de alteração do AETR, tal como consta dos documentos ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/VER.1, a fim de incluir uma cláusula de «força maior», bem como de não apoiar qualquer alteração semelhante em substância.

2. A posição referida no n.º 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do grupo de peritos para o AETR e do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 2.º

Se, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, do AETR, o Secretário-Geral das Nações Unidas comunicar aos Estados-Membros que qualquer Parte Contratante, não tendo em conta os debates nos órgãos da UNECE, propôs formalmente a alteração constante do documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 no que diz respeito à inclusão de uma cláusula de «força maior», ou qualquer alteração semelhante em substância, a posição a ser adotada pelos Estados-Membros em nome da União consiste em formular objeções à proposta, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 2, alínea a), do AETR.

Artigo 3.º

Apresente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 15 de maio de 2023.

Pelo Conselho

O Presidente

J. FORSSMED
