

DECISIÓN (UE) 2023/983 DEL CONSEJO**de 15 de mayo de 2023**

sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y, en su caso, en relación con la notificación por el Secretario General de las Naciones Unidas en virtud del artículo 21, apartado 1, de dicho Acuerdo, con respecto a una enmienda a efectos de incluir una cláusula de fuerza mayor

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) ⁽¹⁾ entró en vigor el 5 de enero de 1976. Se enmendó por última vez el 20 de septiembre de 2010.
- (2) De conformidad con el artículo 21 del AETR, cualquiera de las Partes Contratantes puede presentar propuestas de enmienda del Acuerdo al Secretario General de las Naciones Unidas. Antes de presentarlas al Secretario General de las Naciones Unidas, las propuestas se debaten en primer lugar en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera («SC.1») de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).
- (3) La CEPE ha creado un Grupo de expertos en el marco del AETR. Se trata de un organismo facultado para elaborar y presentar propuestas de enmienda del AETR al Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE.
- (4) En su 32.^a sesión, prevista para el 12 de junio de 2023, el Grupo de expertos sobre el AETR debe debatir una propuesta de la República de Bielorrusia y de la Federación de Rusia de enmienda del artículo 4 del AETR por la que se incluya una cláusula de fuerza mayor, tal como figura en el documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1.
- (5) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR y, posiblemente, en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE, ya que la enmienda del AETR cuya consideración y aprobación se solicitará sería vinculante con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 21, apartado 6, del AETR y va a poder influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión, a saber, los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 ⁽²⁾ y (UE) n.º 165/2014 ⁽³⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo.
- (6) En su sentencia de 31 de marzo de 1971, en el asunto 22/70 ⁽⁴⁾, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea reconoció que el ámbito del trabajo de las tripulaciones de vehículos que efectúan transportes por carretera es una competencia externa exclusiva de la Unión. Esta competencia se ha ejercido desde entonces en numerosos actos legislativos adoptados por los legisladores de la Unión, incluidos los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014. Dado que el objeto del AETR entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 561/2006, la competencia para negociar y celebrar el AETR y sus enmiendas corresponde exclusivamente a la Unión, en virtud del artículo 3, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

⁽¹⁾ DO L 95 de 8.4.1978, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁽⁴⁾ ECLI:EU:C:1971:32.

- (7) Con la propuesta de enmienda se pretende resolver un problema práctico de la República de Bielorrusia y de la Federación de Rusia que probablemente sea consecuencia de la guerra de agresión de la Federación de Rusia contra Ucrania, en la que la República de Bielorrusia desempeña un papel cómplice, y que ha dado lugar a la aplicación por parte de la Unión de medidas restrictivas contra la Federación de Rusia y la República de Bielorrusia. Entre otras consecuencias, dichas medidas restrictivas han llevado a que determinadas empresas establecidas en la Unión -entre las que se encuentran empresas que normalmente suministran tarjetas y chips de tacógrafos digitales a las autoridades expedidoras de tarjetas de la Federación de Rusia y de la República de Bielorrusia- suspendan sus operaciones en y con dichos países. Como consecuencia de ello, ambas Partes Contratantes afirman estar en una posición en la que es difícil o imposible entregar tarjetas de tacógrafo a sus conductores, quienes, por tanto, no pueden cumplir el AETR cuando realizan operaciones de transporte internacional por carretera que entran dentro de su ámbito de aplicación. La enmienda propuesta permitiría a una Parte Contratante notificar unilateralmente que podría dejar de cumplir uno de los requisitos principales del AETR, a saber, la utilización de un aparato de control armonizado para los vehículos que efectúan transportes internacionales (el tacógrafo digital), por motivos de fuerza mayor que no estarían sujetos a ningún tipo de validación o evaluación.
- (8) La enmienda prevista permitiría, a raíz de una declaración de fuerza mayor por parte de una Parte Contratante, no exigir el uso de tacógrafos digitales y tarjetas de tacógrafos digitales a los vehículos matriculados en esa Parte Contratante cuando realicen operaciones de transporte internacional por carretera. De este modo, sería mucho más difícil hacer cumplir a los conductores los tiempos de conducción y descanso establecidos en el AETR, lo que crearía un vacío que probablemente pondría en peligro la finalidad del AETR en su totalidad.
- (9) La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR y en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE debe ser la de no apoyar la enmienda propuesta, a fin de evitar un debilitamiento significativo del cumplimiento de las normas sobre tiempos de conducción y descanso establecidas en el AETR y de garantizar el pleno efecto de las medidas restrictivas adoptadas por la Unión.
- (10) No puede excluirse que la República de Bielorrusia o la Federación de Rusia presenten formalmente al Secretario General de las Naciones Unidas, con arreglo al artículo 21, apartado 1, del AETR, una propuesta de enmienda del AETR al margen de los debates en los organismos de la CEPE. En ese caso, los Estados miembros deben expresar su objeción a dicha propuesta con arreglo al artículo 21, apartado 2, letra a), del AETR.
- (11) Los Estados miembros de la Unión que son miembros del Grupo de expertos sobre el AETR y del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE deben expresar la posición de la Unión, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 32.^a sesión del Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera (AETR) y, en su caso, en la próxima sesión del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), o en cualquier otra sesión posterior, será la de no apoyar la enmienda del AETR propuesta, tal como figura en el documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1, de incluir una cláusula de fuerza mayor, ni apoyar ninguna enmienda sustancial similar.

2. Los Estados miembros de la Unión que son miembros del Grupo de expertos sobre el AETR y del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE expresarán la posición a que se refiere el apartado 1, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 2

En caso de que el Secretario General de las Naciones Unidas notifique a los Estados miembros, en virtud del artículo 21, apartado 1, del AETR, que cualquiera de las Partes Contratantes, al margen de los debates en los órganos de la CEPE, ha propuesto formalmente la enmienda que figura en el documento ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2023/2/Rev.1 con respecto a la inclusión de una cláusula de fuerza mayor o cualquier enmienda sustancial similar, la posición que deben adoptar los Estados miembros en nombre de la Unión será la de expresar su objeción a la propuesta con arreglo al artículo 21, apartado 2, letra a), del AETR.

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Hecho en Bruselas, el 15 de mayo de 2023.

Por el Consejo
El Presidente
J. FORSSMED
