

Bruxelles, 25.1.2021
COM(2021) 26 final

2021/0013 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e al gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e nel gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE (SC.1) in riferimento alla prevista modifica dell'AETR per l'inclusione delle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente nell'accordo.

A seguito delle discussioni in seno al gruppo di esperti sull'AETR e dell'entrata in vigore del regolamento (UE) 2020/1054¹, che comprende le norme rivedute sul tachigrafo, è necessario stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione in vista delle prossime sessioni del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE (SC.1).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. L'AETR

L'obiettivo dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) è armonizzare il quadro legislativo delle parti contraenti per quanto riguarda i periodi di guida e di riposo dei conducenti professionali, nonché i corrispondenti requisiti tecnici per la costruzione e il montaggio del tachigrafo. L'AETR è entrato in vigore il 5 gennaio 1976. È stato successivamente modificato, da ultimo il 20 settembre 2010.

Tutti gli Stati membri sono parti dell'accordo.

2.2. Il gruppo di esperti sull'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada

Il gruppo di esperti sull'AETR, istituito dal comitato per i trasporti interni dell'UNECE, è un gruppo tecnico e informale incaricato di elaborare proposte di modifica dell'accordo.

Il gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) è un gruppo istituito dal comitato dei trasporti interni, che promuove lo sviluppo e la facilitazione dei trasporti internazionali su strada, armonizzando e semplificando le norme e le prescrizioni relative ai trasporti su strada.

L'adozione formale delle proposte di modifica dell'AETR avviene in conformità all'articolo 21 dell'accordo, in base al quale ogni parte contraente può proporre modifiche dell'accordo. Le proposte devono essere presentate al segretario generale delle Nazioni Unite. Le parti contraenti hanno quindi un periodo di sei mesi per formulare un'obiezione alla proposta. La proposta si considera adottata se nessuna parte contraente ha un'obiezione circa tali modifiche.

In pratica, tutte le proposte di modifica dell'AETR sono discusse e concordate in sede di gruppo SC.1, prima che le modifiche siano presentate al segretario generale delle Nazioni Unite da una delle parti contraenti. Se la proposta consiste in modifiche delle appendici 1, 2 o

¹ Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 15.7.2020, pag. 1).

3 dell'allegato dell'accordo o degli articoli introduttivi dell'appendice 1B dell'accordo, la proposta richiede l'adozione da parte del gruppo SC.1 a maggioranza semplice delle parti contraenti presenti e votanti, come stabilito dall'articolo 22, dall'articolo 22 bis e dall'articolo 22 ter dell'accordo.

2.3. Esigenza di una decisione del Consiglio

La posizione dell'UE stabilita dalla decisione del Consiglio (UE) 2016/1877² include i seguenti elementi:

- la soppressione dell'articolo 22 bis dell'AETR che prevede l'applicazione automatica delle specifiche del tachigrafo all'AETR e la sua sostituzione con la procedura di cui all'articolo 22 dell'accordo. La procedura di cui all'articolo 22 sarà leggermente modificata, al fine di evitare che l'obiezione di solo un terzo delle parti contraenti sia sufficiente a respingere le modifiche delle specifiche del tachigrafo;
- modifica dell'articolo 14 dell'accordo per consentire all'UE l'adesione all'accordo;
- modifica dell'articolo 10 dell'accordo per l'inclusione di un riferimento al nuovo regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio³ e all'allegato 1C del regolamento (UE) 2016/799⁴ che fissa le specifiche del tachigrafo intelligente.

Il 19 novembre 2018 il Consiglio ha inoltre adottato la decisione (UE) 2018/1926⁵ relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in merito all'adozione di TACHOnet da parte delle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE basata sulla tecnologia "eDelivery".

È necessario che venga stabilita una nuova posizione dell'UE in vista delle prossime riunioni del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada, che si terranno rispettivamente a febbraio e a ottobre 2021. Questa nuova posizione deve tener conto delle discussioni in seno al gruppo di esperti sull'AETR svolte dall'ottobre 2016 e dell'entrata in vigore, il 20 agosto 2020, del regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ che modifica il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda i tachigrafi.

² Decisione (UE) 2016/1877 del Consiglio, del 17 ottobre 2016, relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e al gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (GU L 288 del 22.10.2016, pag. 49).

³ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, del 18 marzo 2016, che applica il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante le prescrizioni per la costruzione, il collaudo, il montaggio, il funzionamento e la riparazione dei tachigrafi e dei loro componenti (GU L 139 del 26.5.2016, pag. 1).

⁵ Decisione (UE) 2018/1926 del Consiglio, del 19 novembre 2018, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (GU L 313 del 10.12.2018, pag. 13).

⁶ Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e

Il regolamento (UE) 2020/1054 prevede che la posizione del veicolo sia registrata automaticamente, in particolare ogni volta che il veicolo attraversa la frontiera di uno Stato membro e quando il veicolo effettua operazioni di carico o di scarico. Queste nuove prescrizioni rendono necessario lo sviluppo di una nuova versione del tachigrafo intelligente ("seconda versione del tachigrafo intelligente") che dovrà essere installato sui veicoli di nuova immatricolazione entro due anni dall'adozione delle specifiche tecniche da parte della Commissione, ossia entro agosto 2023. Inoltre la seconda versione del tachigrafo intelligente dovrà essere montata non solo sui veicoli di nuova immatricolazione, ma anche su tutti i veicoli che effettuano trasporti internazionali, entro tre anni dalla fine dell'anno di entrata in vigore delle specifiche tecniche per i veicoli dotati di tachigrafo analogico e di tachigrafo digitale conforme alle specifiche di cui all'articolo 3, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 165/2014, come modificato dal regolamento (UE) 2020/1054, ed entro quattro anni dall'entrata in vigore delle specifiche tecniche per i veicoli dotati di tachigrafo intelligente di cui all'articolo 3, paragrafo 4 bis, del regolamento (UE) n. 165/2014, come modificato dal regolamento (UE) 2020/1054. Questi sviluppi nel diritto dell'UE dovranno essere tenuti in considerazione nelle discussioni in seno all'AETR.

3. STATO DI AVANZAMENTO – PROGRESSI DEI NEGOZIATI

3.1. Adozione del tachigrafo intelligente da parte dell'AETR

Dal 2016 non è stato possibile progredire sul fronte della riforma del quadro istituzionale dell'accordo, in particolare la modifica dell'articolo 14 per consentire all'UE l'adesione all'accordo e la modifica delle norme di adozione delle specifiche del tachigrafo di cui all'articolo 22. Tali aspetti sono stati finora osteggiati dalle parti contraenti non appartenenti all'UE.

Tuttavia tutte le parti contraenti dell'accordo, compresi gli Stati membri, concordano sulla necessità di includere quanto prima le specifiche tecniche del tachigrafo intelligente nell'accordo per due motivi. In primo luogo le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE dovrebbero rispettare le stesse norme di alto livello dell'UE per quanto riguarda il controllo dell'attività dei conducenti attraverso l'adozione della versione più avanzata del tachigrafo. In questo contesto va osservato che i veicoli immatricolati nell'UE a decorrere da giugno 2019 sono dotati del tachigrafo intelligente e che la seconda versione del tachigrafo intelligente sarà attuata nei veicoli pesanti e negli autobus di nuova immatricolazione superiori a 3,5 tonnellate entro agosto 2023 in conformità del regolamento (UE) 2020/1054 nell'ambito del primo pacchetto sulla mobilità. In secondo luogo fintantoché le specifiche del tachigrafo intelligente non saranno incluse nell'accordo, le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE potrebbero in linea di principio vietare l'accesso nei loro territori ai veicoli immatricolati nell'UE e dotati del tachigrafo intelligente.

Dal 2018 le discussioni in seno al gruppo di esperti sull'AETR si sono quindi concentrate sull'inclusione delle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente nell'accordo. È stata così trovata un'intesa comune sulle specifiche del tachigrafo intelligente e sulla forma in cui dovrebbero essere incluse nell'accordo.

Come risultato di questa intesa comune, l'8 aprile 2020 la Croazia ha indirizzato al segretariato dell'UNECE, a nome dell'UE, una presentazione formale per l'inclusione delle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente nell'accordo. Tale presentazione formale si basa

il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

sulle specifiche tecniche adottate dalla Commissione nel suo regolamento di esecuzione (UE) 2016/799, fatto salvo un numero limitato di adattamenti al contesto dell'AETR:

- sostituzione dei termini "Stati membri" e "apparecchio di controllo" rispettivamente con "parti contraenti" e "dispositivo di controllo";
- possibilità di limitare, secondo le leggi nazionali vigenti, la potenza di trasmissione della DSRC (comunicazione dedicata a corto raggio) e la trasmissione dei dati attraverso l'interfaccia ITS;
- sostituzione di tutti i riferimenti alla legislazione dell'UE con riferimenti internazionali di contenuto identico, come i regolamenti UNECE.

Inoltre le norme EN cui si fa riferimento nelle specifiche del tachigrafo dovrebbero essere sostituite dalle norme ISO entro un termine di cinque anni dalla data di entrata in vigore delle specifiche del tachigrafo intelligente nell'AETR.

Nessuna delle modifiche di cui sopra inciderà sull'interoperabilità del tachigrafo intelligente e dei suoi componenti.

3.2. Data di applicazione delle specifiche del tachigrafo intelligente

Mentre sono stati compiuti progressi sostanziali nelle discussioni per quanto riguarda la sostanza delle specifiche del tachigrafo intelligente, sono ancora in corso discussioni sulla data in cui tali specifiche dovrebbero diventare obbligatorie per le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE. La Federazione russa chiede un periodo transitorio di quattro anni a partire dall'entrata in vigore della pertinente modifica dell'accordo, ossia lo stesso termine previsto per l'applicazione delle precedenti versioni del tachigrafo da parte delle parti contraenti dell'AETR.

Tale periodo transitorio ritarderebbe notevolmente l'adozione del tachigrafo intelligente da parte delle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE. Se nella riunione del gruppo SC.1 che si terrà a ottobre 2021 si raggiungerà un accordo sulle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente e sulla loro data di applicazione, considerando il tempo di cui avrà bisogno la segreteria del gruppo di esperti per preparare il fascicolo per l'adozione delle specifiche e la procedura di adozione di sei mesi di cui all'articolo 22 dell'accordo, si prevede che le specifiche non saranno adottate e incluse nell'accordo prima di giugno 2022. Se le specifiche diventano obbligatorie quattro anni dopo la data di entrata in vigore della modifica, le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE inizierebbero ad installare il tachigrafo intelligente nei veicoli di nuova immatricolazione nel loro territorio non prima di giugno 2026, ossia circa 7 anni dopo l'UE.

4. LA POSIZIONE CHE DOVRÀ ESSERE ASSUNTA A NOME DELL'UNIONE

L'inclusione della seconda versione del tachigrafo intelligente nell'accordo contribuirà a una migliore applicazione delle norme relative ai periodi di guida e di riposo nell'ambito dell'AETR attraverso la registrazione di posizioni aggiuntive del veicolo nel tachigrafo. Considerando che nel 2025 tutti i veicoli immatricolati nell'UE dovranno essere dotati della seconda versione del tachigrafo intelligente⁷, l'inclusione delle specifiche della seconda versione del tachigrafo intelligente nell'accordo eviterà anche una situazione in cui veicoli dotati di due versioni diverse del tachigrafo intelligente continueranno a circolare per un lungo periodo nel territorio dell'UE.

⁷ Cfr. articolo 3, paragrafi 4 e 4 bis, del regolamento (UE) n. 165/2014, come modificato dal regolamento (UE) 2020/1054.

Considerando che i veicoli di nuova immatricolazione nell'UE dovranno essere dotati della seconda versione del tachigrafo intelligente a partire dalla metà circa del 2023, l'UE potrebbe accettare che la seconda versione del tachigrafo intelligente sia installata sui veicoli di nuova immatricolazione nelle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE entro la fine del 2025. Si potrebbe concedere alle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE un ulteriore periodo transitorio di due anni per installare la seconda versione del tachigrafo intelligente in tutti i veicoli utilizzati per le operazioni di trasporto nel territorio dell'UE, ossia entro la fine del 2027.

Nella riunione del gruppo di esperti sull'AETR dell'ottobre 2020, la Commissione ha presentato le principali funzionalità della seconda versione del tachigrafo intelligente e le modifiche che dovrebbero essere apportate alle specifiche che sono state presentate al segretariato dell'UNECE a nome dell'Unione l'8 aprile 2020 (specifiche corrispondenti alla prima versione del tachigrafo intelligente). Sulla base dell'atto di esecuzione relativo alle specifiche tecniche della seconda versione del tachigrafo intelligente che la Commissione adotterà nel 2021, l'UE presenterà in una fase successiva all'AETR, molto probabilmente nella riunione del gruppo di esperti sull'AETR dell'ottobre 2021, un'appendice tecnica riveduta (appendice 1C) con le specifiche tecniche della seconda versione del tachigrafo intelligente da includere nell'accordo.

Inoltre alcuni aspetti della posizione che dovrà essere assunta a nome dell'UE definiti nella decisione (UE) 2016/1877 devono essere modificati. Per quanto riguarda l'articolo 22 dell'accordo, la posizione dell'UE definita nella decisione (UE) 2016/1877 prevede una proposta di modifica di tale articolo a nome dell'Unione per assicurarsi, tra l'altro, che le modifiche siano accettate se non oltre la metà delle amministrazioni competenti delle parti contraenti notifica al segretario generale la sua obiezione alle modifiche, mentre l'AETR attualmente stabilisce che l'obiezione di un terzo delle parti contraenti può respingere una modifica. La modifica proposta dall'UE è stata fortemente osteggiata dalle parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE. Pertanto non viene più proposta alcuna modifica dell'attuale procedura dell'articolo 22.

Inoltre e anche in riferimento alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'UE definita nella decisione (UE) 2016/1877, a seguito delle discussioni in seno al gruppo di esperti sull'AETR, non sembra più necessario sopprimere l'articolo 22 bis dell'accordo, che continuerà ad applicarsi alle precedenti versioni del tachigrafo.

La modifica dell'articolo 14 dell'accordo per consentire all'UE l'adesione all'AETR, che è stata oggetto della decisione del Consiglio (UE) 2016/1877, non è pregiudicata e l'UE continuerà quindi a richiedere tale modifica.

Nell'ottobre 2020 l'UE ha spiegato al gruppo di esperti sull'AETR il suo parere preliminare sul tachigrafo intelligente e sulle principali funzionalità aggiuntive. L'UE ha inoltre presentato il proprio parere preliminare in merito alle date di adozione della seconda versione del tachigrafo intelligente nell'accordo. L'UE ha confermato che sarà presentata al segretariato dell'UNECE una posizione formale dell'UE in vista della discussione che avrà luogo in seno al gruppo di esperti sull'AETR del febbraio 2021.

Un primo progetto di proposta sulle specifiche della seconda versione del tachigrafo intelligente potrebbe essere presentato nella riunione del gruppo di esperti sull'AETR a febbraio 2021.

5. SINTESI DELLE PROPOSTE DI MODIFICA

5.1. Modifica dell'articolo 10 per fare riferimento alle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente

Poiché le specifiche tecniche della seconda versione del tachigrafo intelligente saranno incluse come nuova appendice 1C dell'allegato dell'accordo, l'articolo 10 dovrebbe fare riferimento a tali specifiche che devono essere considerate conformi alle prescrizioni dell'accordo a partire dalla data di entrata in vigore della pertinente modifica dell'accordo.

5.2 Modifica dell'articolo 13 che prevede un periodo transitorio per l'adozione del tachigrafo intelligente

L'articolo 13 stabilisce un periodo transitorio di quattro anni prima che le specifiche tecniche del tachigrafo diventino obbligatorie per le parti contraenti dell'AETR. Per la seconda versione del tachigrafo intelligente, i veicoli di nuova immatricolazione dovrebbero essere dotati del tachigrafo intelligente entro il 31 dicembre 2025. I veicoli utilizzati nei trasporti internazionali devono essere dotati del tachigrafo intelligente entro il 31 dicembre 2027.

5.3. Modifica dell'articolo 14 dell'accordo per consentire alle organizzazioni regionali di integrazione di aderire all'AETR

L'articolo 14 limita la possibilità di adesione all'AETR agli Stati membri dell'UNECE o agli Stati ammessi all'UNECE a titolo consultivo. Al fine di consentire l'adesione dell'UE, l'articolo 14 deve essere modificato in modo che anche le organizzazioni regionali di integrazione possano aspirare ad aderire all'accordo.

5.4. Modifica dell'articolo 22 per applicare la procedura prevista da tale articolo per le modifiche alle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente

La procedura di cui all'articolo 22 dell'accordo dovrebbe essere applicata anche alla seconda versione del tachigrafo intelligente che sarà definita nella nuova appendice 1C. L'articolo 22 bis dovrebbe rimanere invariato nell'accordo e continuerà ad applicarsi al tachigrafo digitale.

5.5. Inclusione delle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente come appendice 1C dell'AETR

Il testo integrale delle specifiche tecniche della seconda versione del tachigrafo intelligente dovrebbe essere incluso nell'accordo come appendice 1C dell'allegato dell'accordo. La proposta dell'UE dell'appendice 1C sarà disponibile nel 2021. Tale proposta sarà sviluppata sulla base delle specifiche che sono state presentate a nome dell'Unione l'8 aprile 2020 (prima versione del tachigrafo intelligente) e delle specifiche dell'UE che la Commissione adotterà nel 2021 sulla base del regolamento (UE) 2020/1054.

5.6. Modifica della scheda di omologazione per includere le omologazioni del tachigrafo intelligente e dei suoi componenti

La scheda di omologazione di cui al capitolo III dell'appendice 2 deve essere modificata per includere l'appendice 1C, quindi il tachigrafo intelligente, nell'ambito di applicazione della scheda.

6. BASE GIURIDICA

6.1 Base giuridica procedurale

6.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione"*

in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo".

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo⁸.

Rientrano nel concetto di "*atti che hanno effetti giuridici*" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "*sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*"⁹.

6.1.2. Applicazione al caso di specie

Il gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) è un organo istituito dall'UNECE.

L'atto che il gruppo di lavoro dei trasporti su strada è chiamato a concordare prima che le modifiche siano presentate al segretario generale delle Nazioni Unite per l'adozione ai sensi dell'articolo 21 dell'accordo costituisce un atto avente effetti giuridici. L'atto previsto avrà carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 14 dell'AETR.

L'atto previsto non integra né modifica il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

6.2. Base giuridica sostanziale

6.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

6.2.2. Applicazione al caso di specie

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano la politica dei trasporti.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 91.

6.3. Conclusione

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

7. PUBBLICAZIONE DELL'ATTO PREVISTO

Le modifiche dell'accordo devono essere pubblicate, dopo l'adozione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

⁸ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

⁹ Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e al gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) L'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR)¹⁰ è entrato in vigore il 5 gennaio 1976. È stato modificato da ultimo il 20 settembre 2010.
- (2) A norma dell'articolo 21 dell'AETR, qualsiasi parte contraente può presentare proposte di modifica dell'accordo al segretario generale delle Nazioni Unite. Prima di essere presentate al segretario Generale delle Nazioni Unite, le proposte sono discusse in seno al gruppo di lavoro dei trasporti su strada ("SC.1") della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE).
- (3) Si prevede la discussione delle modifiche dell'AETR per l'adozione del tachigrafo intelligente da parte del gruppo di esperti sull'AETR, in occasione della sua 25^a sessione programmata per febbraio 2021, e da parte del gruppo SC.1, in occasione della sua 116^a sessione programmata per ottobre 2021.
- (4) L'articolo 22 bis dell'AETR prevede che le modifiche del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio¹¹ concernenti il tachigrafo digitale siano automaticamente recepite da tutte le parti contraenti dell'AETR, senza alcuna consultazione formale o votazione. L'assenza di partecipazione delle parti contraenti dell'AETR al processo di elaborazione e adozione delle specifiche tecniche del tachigrafo digitale è una delle principali cause di malcontento per alcune delle parti contraenti. La Commissione nella sua comunicazione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future"¹² riconosce che tale meccanismo mina l'adozione corretta e armonizzata del tachigrafo digitale da parte delle parti contraenti non appartenenti all'Unione. È pertanto nell'interesse dell'Unione che sia modificato il processo decisionale per quanto concerne i tachigrafi digitali e proporre in sede di gruppo di esperti sull'AETR

¹⁰ GU L 95 dell'8.4.1978, pag. 1.

¹¹ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8).

¹² COM(2011) 454 final.

l'applicazione della procedura di cui all'articolo 22, paragrafi 1, 2 e 3, per l'inclusione delle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente nell'AETR. L'articolo 22 bis dovrebbe rimanere in vigore per eventuali future modifiche alle versioni precedenti del tachigrafo.

- (5) L'articolo 10 dell'AETR dispone che un tachigrafo le cui condizioni di costruzione, di montaggio, di utilizzazione e di controllo sono conformi al regolamento (CEE) n. 3821/85 è considerato conforme alle prescrizioni dell'AETR. L'articolo 10 dovrebbe essere modificato per includere un riferimento alle specifiche tecniche del tachigrafo intelligente, che dovrebbe essere considerato conforme alle prescrizioni dell'AETR a partire dalla data di entrata in vigore dell'appendice 1C dell'allegato dell'AETR.
- (6) La data precisa per l'adozione del tachigrafo intelligente nell'AETR dovrebbe essere stabilita nell'articolo 13 dell'AETR relativo alle disposizioni transitorie.
- (7) L'articolo 14 dell'AETR non consente l'adesione di organismi diversi dagli Stati membri dell'UNECE e dagli Stati ammessi all'UNECE a titolo consultivo. Per tale motivo, al fine di consentire l'adesione dell'Unione all'AETR, l'articolo 14 dovrebbe essere modificato in modo da consentire alle organizzazioni regionali di integrazione di aderire all'AETR.
- (8) Vi sono varie argomentazioni a favore dell'adesione dell'Unione all'AETR. In primo luogo all'Unione spetta la competenza esclusiva nell'ambito relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada, come confermato nella causa 22/70. In secondo luogo tale adesione garantirebbe la rappresentanza efficace degli interessi dell'Unione in seno all'AETR. Infine le specificità dell'AETR e del processo decisionale proposto giustificano per quale motivo l'Unione dovrebbe essere una parte contraente.
- (9) Le specifiche tecniche del tachigrafo intelligente da includere nell'AETR come appendice 1C del suo allegato dovrebbero essere sviluppate sulla base delle specifiche presentate al gruppo di esperti sull'AETR a nome dell'Unione l'8 aprile 2020 e sulla base delle specifiche che la Commissione adotterà nel 2021 a norma del regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio¹³.
- (10) La scheda di omologazione per i tachigrafi digitali di cui all'appendice 2, capitolo III, dell'allegato dell'AETR dovrebbe essere modificata così da poter essere utilizzata anche per l'omologazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti.
- (11) È opportuno stabilire la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nel gruppo di esperti sull'AETR e nel gruppo di lavoro dei trasporti su strada al fine di conseguire un'armonizzazione paneuropea nel campo degli apparecchi di controllo nel settore dei trasporti su strada (tachigrafi).
- (12) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE,

¹³ Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella 25a sessione del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e nella 116a sessione del gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE è conforme alle proposte di modifica dell'AETR di cui all'allegato della presente decisione.

Modifiche formali e di minore entità alla posizione di cui al primo paragrafo possono essere concordate senza richiedere che tale posizione sia emendata.

Articolo 2

1. La posizione di cui all'articolo 1 è espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del gruppo di esperti sull'AETR e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE.

2. Gli Stati membri comunicano le proposte di modifica al gruppo di esperti sull'AETR.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*