



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 16 ottobre 2012 (17.10)  
(OR. en)**

**15015/12**

**Fascicolo interistituzionale:  
2012/0284 (NLE)**

**TRANS 336**

**PROPOSTA**

---

Mittente: Commissione europea

Data: 12 ottobre 2012

n. doc. Comm.: COM(2012) 589 final

---

Oggetto: Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO sulla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, in seno al gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2012) 589 final

Bruxelles, 12.10.2012  
COM(2012) 589 final

2012/0284 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**sulla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, in seno al gruppo di esperti  
sull'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano  
trasporti internazionali su strada (AETS) della Commissione economica per l'Europa  
delle Nazioni Unite**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### **Evoluzione delle norme UE e AETS**

L'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada, AETS (*European Road Transport Agreement, ERTA; Accord Européen sur les Transports Routiers, AETR*) stabilisce le norme relative ai periodi di guida e di riposo per i conducenti professionali. Tale accordo multilaterale è stato elaborato sotto l'egida della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE). Esso ha ispirato norme simili nell'Unione europea, in particolare il regolamento (CE) n. 561/2006<sup>1</sup> relativo ai periodi di guida e di riposo e il regolamento (CEE) n. 3821/85<sup>2</sup> relativo al tachigrafo che è l'apparecchio di controllo utilizzato per verificare la conformità alle norme sui periodi di guida e di riposo. I 27 Stati membri dell'UE e 24 paesi europei e dell'Asia centrale sono attualmente parti contraenti del suddetto accordo.

Nel 2006 l'UE ha introdotto il tachigrafo digitale come equipaggiamento obbligatorio per il controllo dei periodi di guida e di riposo, che sostituisce il tachigrafo analogico in uso dal 1985. Le parti contraenti dell'AETS hanno convenuto successivamente di introdurre lo stesso tachigrafo digitale nei loro veicoli utilizzati nei trasporti internazionali a decorrere dal 2011. In tale occasione hanno inoltre convenuto di inserire nell'AETS un nuovo articolo 22 *bis* che prevede che le specifiche del tachigrafo, sebbene decise unilateralmente dall'Unione europea senza previa consultazione delle parti contraenti non membri dell'UE al momento della modifica dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85, siano estese automaticamente a tutte le parti contraenti dell'AETS.

Il 19 luglio 2011 la Commissione ha presentato una proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo al tachigrafo. Il Parlamento europeo ha votato il suo parere il 3 luglio 2012. Parallelamente, il Consiglio ha definito un orientamento generale il 27 giugno in vista di una posizione del Consiglio in prima lettura. Il regolamento modificato introduce miglioramenti tecnologici che possono avere importanti conseguenze sulle specifiche del tachigrafo digitale. In tale contesto, il Consiglio ha inserito un nuovo considerando secondo il quale "la Commissione prenderà le opportune iniziative in seno all'UNECE per garantire la necessaria coerenza tra il regolamento (CEE) n. 3821/85 e l'AETS". Anche la comunicazione della Commissione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future"<sup>3</sup> ha evidenziato la necessità di adeguare l'AETS allo scopo di uniformare gli ultimi sviluppi nel campo del tachigrafo.

#### **Denunce delle parti contraenti dell'AETS non appartenenti all'UE**

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, GU L 102 dell'11.4.2006, pag.1.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> COM(2011) 454 definitivo.

Nel 2009 la Commissione ha adottato il regolamento (UE) n. 1266/2009<sup>4</sup>, che inter alia ha affrontato la questione del cosiddetto "problema di un minuto"<sup>5</sup> (a decorrere dal 1° ottobre 2011) e ha introdotto un secondo sensore di movimento (a decorrere dal 1° ottobre 2012). Tutti i tachigrafi installati sui veicoli dopo tali date sono o saranno tenuti a conformarsi ai nuovi requisiti tecnici. In virtù dell'articolo 22 *bis*, le parti contraenti dell'AETS non appartenenti all'UE sono automaticamente soggette a tali nuovi obblighi.

A fronte di tali sviluppi nell'UE è aumentata l'insoddisfazione della Federazione russa, della Bielorussia, dell'Ucraina e della Turchia in relazione all'automatismo del meccanismo dell'articolo 22 *bis*, che viene considerato non equilibrato e insufficiente per garantire un'attuazione armonizzata del tachigrafo digitale. Nel 2011 questi paesi hanno chiesto all'organismo competente dell'UNECE — il gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) — di affrontare formalmente la questione. In risposta a tale richiesta, nel settembre 2011, l'SC.1 ha deciso di creare un gruppo di esperti dell'AETS, al fine di discutere la situazione attuale in seno all'AETS e di presentare proposte per la modifica dell'accordo.

### **Esigenza di una posizione comune dell'UE in seno all'AETS**

Il gruppo di esperti dell'AETS si è riunito due volte, il 2 marzo e il 6 giugno 2012. Nel corso di queste riunioni, le parti contraenti non appartenenti all'UE hanno confermato la loro volontà di trovare una soluzione accettabile che consenta la loro partecipazione al processo decisionale e hanno formulato proposte concrete in tal senso:

- (a) In primo luogo, la Federazione russa ha presentato una proposta per un nuovo articolo 22 *bis*, che sostituirebbe l'attuale meccanismo di recepimento dell'*acquis* UE nell'AETS con un processo decisionale condiviso da tutte le parti contraenti dell'AETS. Verrebbe creato un comitato amministrativo composto da tutte le parti contraenti che sarebbe autorizzato a definire le specifiche del tachigrafo digitale. Ciascuna parte contraente disporrebbe di un voto e le decisioni sarebbero adottate dalla maggioranza semplice dei membri presenti e votanti. Sarebbe necessario un quorum pari alla metà delle parti contraenti.
- (b) La Turchia ha chiesto all'UE di rendere accessibile TACHOnet offrendo una soluzione tecnica che soddisferebbe le esigenze di tutte le parti contraenti in termini di tutela della privacy e dei costi. Va osservato che, attualmente, i collegamenti a TACHOnet sono effettuati su base volontaria mediante soluzioni *sui generis*, ma la soluzione più comunemente utilizzata è il collegamento indiretto tramite il punto d'accesso della rete sTESTA di un determinato Stato membro dell'UE (solo la Croazia e l'ex Repubblica jugoslava di Macedonia si collegano direttamente tramite sTESTA).
- (c) L'Ucraina e la Turchia hanno chiesto se è possibile per l'UE aderire all'AETS, dato il suo ruolo centrale nello sviluppo del tachigrafo. Essa garantirebbe e

---

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 1266/2009 della Commissione, del 16 dicembre 2009, che adegua per la decima volta al progresso tecnico il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, GU L 339 del 22.12.2009, pag. 3.

<sup>5</sup> L'arrotondamento a 60 secondi nella registrazione dei periodi di guida in caso di frequenti e brevi fermate.

semplificherebbe l'allineamento permanente necessario della legislazione UE con gli sviluppi dell'AETS.

È stato inoltre proposto che il futuro comitato amministrativo abbia non solo il potere di adottare specifiche tecniche per il tachigrafo digitale, ma anche di modificare le norme sociali nell'ambito dell'AETS. La Commissione ritiene tuttavia che questa idea esuli dall'ambito di applicazione oltre ad essere attualmente non giustificata e non intende proporre alcun follow-up della stessa.

Le prossime riunioni del gruppo di esperti sono previste il 25 ottobre e il 3 dicembre 2012. È probabile che sarà chiesto all'UE di adottare una posizione chiara e decisa in modo che il gruppo di esperti possa portare a termine i lavori. Considerata l'importanza e la portata delle proposte presentate e dato che le questioni disciplinate dall'AETS sono di competenza esclusiva dell'UE, un semplice coordinamento in loco non sarebbe sufficiente ed è necessaria una posizione formale coordinata a livello UE.

## **2. MODIFICHE DELL'AETS PROPOSTE**

Alla luce di quanto esposto si potrebbe considerare di mantenere l'attuale meccanismo di cui all'articolo 22 *bis* e di bloccare le discussioni in corso del gruppo di esperti dell'AETS. Tuttavia, ciò non sembra costituire un'opzione praticabile. In tal caso le norme sociali e relative al tachigrafo non sarebbero più applicate correttamente dai paesi AETS non appartenenti all'UE. Sono già state formulate dichiarazioni in questo senso dalla Russia, dalla Bielorussia e dall'Ucraina. Esse hanno dichiarato che non accetteranno più di essere obbligate ad utilizzare un dispositivo di cui non possono stabilire il contenuto tecnico.

Va osservato che, secondo la media UE, circa l'8% dei trasporti internazionali effettuati da trasportatori registrati nell'UE si svolge con paesi terzi, la maggior parte dei quali sono paesi AETS. La percentuale dei trasporti con i paesi AETS non appartenenti all'UE può superare il 30% in alcuni Stati membri. Inoltre l'Unione europea è un esportatore netto di prodotti finiti verso i partner AETS e la maggior parte del trasporto di tali beni è effettuato da trasportatori UE. Eventuali controversie tra l'UE e i suoi partner AETS si rivelerebbero pertanto deleterie per il settore UE del trasporto di merci su strada.

I recenti sviluppi in Russia stanno creando ulteriori complicazioni. Il parco russo potenzialmente legato al campo di applicazione delle norme sociali europee è stimato ad un numero da 4 a 5 milioni di veicoli. Attualmente soltanto una piccola percentuale di tali veicoli svolge operazioni di trasporto internazionale che rientrano nel campo di applicazione dell'AETS ed è pertanto dotata di un tachigrafo. Tuttavia questa situazione potrebbe cambiare poiché la Russia ha deciso, nel 2012, di rendere l'uso dei tachigrafi obbligatorio per il trasporto nazionale. È quindi probabile che la Russia sarà sempre più propensa ad utilizzare il proprio tachigrafo nei trasporti con l'UE.

Risulta pertanto inequivocabilmente nell'interesse dell'UE avviare una revisione dell'attuale sistema di controllo mediante tachigrafo. In considerazione di quanto sopra la Commissione propone di definire una posizione dell'UE sulle modifiche seguenti dell'AETS da adottare in seno al gruppo di esperti AETS.

### **a. Modifica dell'articolo 22 *bis***

Una modifica dell'articolo 22 *bis* porterebbe alla creazione di un comitato amministrativo a Ginevra sotto l'egida dell'UNECE. Di conseguenza, i partner AETS non membri dell'UE

sarebbero in grado di influenzare l'adeguamento del tachigrafo al progresso tecnico grazie a tale comitato. Il nuovo comitato AETS adotterebbe le sue decisioni a maggioranza semplice o qualificata.

Tale scenario potrebbe creare un problema di coerenza tra le specifiche adottate dal comitato amministrativo a Ginevra e quelle adottate dalla Commissione previo parere del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico istituito dal regolamento (CEE) n. 3821/85. Un'eventuale incoerenza potrebbe interferire con le competenze del comitato istituito ai sensi del regolamento (CEE) n. 3821/85 e richiederebbe un maggiore sforzo di coordinamento negli Stati membri e nell'UE per stabilire le posizioni da adottare negli organismi UNECE, dato che la Commissione non sarebbe in grado di esprimere ufficialmente la sua posizione. Se l'UE diventasse parte contraente dell'AETS, la posizione coordinata a livello dell'Unione sarebbe espressa dalla Commissione europea.

Inoltre, una modifica dell'articolo 22 *bis* presuppone una serie di condizioni rigorose per il regime di voto convenuto per il neocostituito comitato AETS. In caso contrario può accadere che, nonostante eventuali coordinamenti interni dell'UE, il numero degli Stati membri presenti nel corso di una riunione del suddetto comitato possa essere insufficiente per opporsi alle modifiche proposte da paesi non UE.

Ad esempio, in base alla proposta avanzata dalla Federazione russa nel corso della prima riunione del gruppo di esperti, le decisioni potrebbero essere adottate a maggioranza semplice dai membri presenti e votanti, con un quorum obbligatorio pari alla metà delle attuali 51 parti contraenti dell'AETS. Nella pratica ciò significherebbe che le decisioni potrebbero essere adottate in presenza di almeno 26 parti contraenti e con almeno 14 voti favorevoli. Tuttavia attualmente, nelle riunioni dedicate alle questioni AETS, partecipano di solito solo 6 o 7 degli Stati membri dell'UE. Al contrario, le grandi parti interessate non appartenenti all'UE (Russia, Turchia e Ucraina) sono sempre presenti e hanno dimostrato una buona capacità di mobilitare, se necessario, altre parti contraenti dei paesi della CSI o dell'Asia centrale (ad esempio, Bielorussia e Kazakistan).

## **b. Modifica dell'articolo 14 per consentire all'UE l'adesione all'AETS**

Alla luce di quanto sopra, sarebbe opportuno prevedere l'adesione dell'UE all'AETS che permetterebbe a quest'ultima di mantenere una posizione dominante nella definizione delle specifiche del tachigrafo. Ciò garantirebbe lo sviluppo armonizzato della normativa UE e dell'AETS perché le norme adottate a Ginevra sarebbero direttamente applicabili nell'ordinamento giuridico interno dell'UE dopo la loro pubblicazione nella Gazzetta ufficiale. Per gli Stati membri ciò permetterebbe di evitare l'incertezza giuridica riguardo alla prevalenza delle norme AETS o UE in relazione al tachigrafo.

Ciò comporterebbe una modifica dell'articolo 14 dell'AETS per consentire la partecipazione di organizzazioni di integrazione regionale. L'adesione di per sé dovrebbe essere effettuata in un secondo tempo mediante una decisione del Consiglio su proposta della Commissione.

È importante ricordare che, ai fini dell'AETS, le operazioni di trasporto tra gli Stati membri dell'UE sono considerate operazioni di trasporto nazionale (l'AETS si applica esclusivamente alle operazioni di trasporto internazionali). Questa interpretazione è stata sempre sostenuta dall'Unione europea e dagli Stati membri. Nell'aderire all'AETS negli anni Settanta gli Stati membri che componevano allora la Comunità avevano formulato una riserva che affermava il suddetto principio. Il principio continua ad essere applicato nonostante il fatto che alcuni Stati membri dell'UE abbiano sottoscritto l'AETS prima della loro adesione all'UE e pertanto non

erano compresi nella suddetta riserva. Di conseguenza, al momento dell'adesione, l'UE dovrebbe depositare una riserva analoga che le consentirebbe di sviluppare ulteriormente il proprio tachigrafo digitale per utilizzarlo nei trasporti all'interno dell'Unione.

Ne consegue che le regole di voto del comitato amministrativo dovrebbero essere concepite in modo da garantire un ruolo importante per l'UE, ad esempio utilizzando una maggioranza qualificata di due terzi dei membri presenti e votanti (l'UE fornirebbe attualmente in blocco i voti di 27 parti contraenti su 51 potenzialmente presenti). Sarebbe necessario un quorum pari alla metà delle parti contraenti. L'UE coordinerebbe la sua posizione sulla base di una proposta della Commissione utilizzando la procedura di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, che consente al Consiglio di adottare una posizione a nome dell'Unione in un organismo istituito da un accordo.

Va osservato che una simile opzione rispecchia le prassi consolidate negli accordi tecnici internazionali. Ad esempio, il procedimento previsto sarebbe esattamente quello indicato nel cosiddetto "Accordo del 1958 rivisto" relativo all'omologazione dei veicoli<sup>6</sup>.

L'eventuale adesione dell'Unione sarebbe coerente con la cosiddetta "giurisprudenza dell'AETS" della Corte di giustizia. Nella storica sentenza del 1971<sup>7</sup>, la Corte ha affermato che la questione del lavoro degli equipaggi dei veicoli nel settore dei trasporti su strada con i paesi terzi era di esclusiva competenza della Comunità, ed aveva sancito il principio del parallelismo tra competenze interne ed esterne<sup>8</sup>. L'UE ha competenza esclusiva esterna nelle questioni trattate dall'AETS ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, del TFUE, in quanto l'AETS influenza norme comuni adottate dall'Unione europea da lungo tempo, come indicato dalla giurisprudenza relativa all'AETS della Corte di giustizia. Un'argomentazione supplementare è costituita dal considerare 10 del regolamento (CE) n. 561/2006 che prevede che, poiché l'AETR rientra fra le materie disciplinate dal regolamento, la competenza per negoziare e concludere l'accordo spetta all'Unione europea<sup>9</sup>.

Inoltre, l'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 2829/77, del 12 dicembre 1977, concernente l'entrata in vigore dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS)<sup>10</sup>, stabilisce che "gli accordi da concludere con paesi terzi conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, sono conclusi dalla Comunità. Su proposta della Commissione, il Consiglio adotta la regolamentazione prevista dall'articolo 3, paragrafo 2, dell'AETS."

---

<sup>6</sup> Accordo relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore ed alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni — Revisione 2 — Che comprende gli emendamenti entrati in vigore il 16 ottobre 1995, GU L 346 del 17.12.1997, pagg. 81 - 94.

<sup>7</sup> Sentenza della Corte di giustizia, AETS, causa 22/70 (31 marzo 1971).

<sup>8</sup> In particolare, la Corte ha stabilito che "qualora vengano adottate norme comunitarie per il raggiungimento degli scopi del trattato, gli stati membri non possono, fuori dall'ambito delle istituzioni comuni, assumere impegni atti ad incidere su dette norme o ad alterarne l'efficacia". Inoltre, "questa competenza comunitaria esclude qualsiasi competenza concorrente degli stati membri, dato che qualsiasi iniziativa presa fuori dall'ambito delle istituzioni comuni si deve ritenere incompatibile con l'unicità del mercato comune e con l'applicazione uniforme del diritto comunitario."

<sup>9</sup> L'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 3820/85, ha stabilito tale ambito di competenza dell'UE in modo chiaro: "La Comunità intraprenderà con i paesi terzi i negoziati che risultassero necessari per l'applicazione del presente regolamento.". Cfr. anche l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 543/69.

<sup>10</sup> GU L 34 del 24.12.1977, pag. 11.

### **c. Nuovo articolo 10 *bis* — Interconnessione dei registri nazionali sulle carte del conducente**

Secondo il requisito 268 *bis* dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85, che era stato inserito dal regolamento (UE) n. 1266/2009, gli Stati membri sono tenuti a scambiarsi reciprocamente dati in formato elettronico per accertarsi che la carta tachigrafica del conducente da essi rilasciata esista in un unico esemplare. Tale obbligo si estende alle parti contraenti dell'AETS non membri dell'UE, in virtù dell'articolo 22 *bis*.

Per agevolare il rispetto di tale requisito a livello dell'UE la Commissione ha sviluppato e messo a punto con successo TACHOnet, un'applicazione informatica che consente l'interconnessione dei registri nazionali delle carte dei conducenti attraverso l'Europa per verificare l'unicità di tali carte allo scopo di prevenire le frodi. La base giuridica di TACHOnet è attualmente una raccomandazione della Commissione<sup>11</sup>, che sarà sostituita da una specifica disposizione inserita nella modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85, attualmente in discussione presso il Parlamento europeo e il Consiglio.

Le modifiche proposte nel testo dell'AETS dovrebbero essere utilizzate per introdurre un nuovo articolo (l'articolo 10 *bis*) che renderebbe più trasparente l'obbligo contenuto nel requisito 268 *bis* e confermerebbe il carattere obbligatorio dello scambio elettronico dei dati relativi alle carte del conducente tra le parti contraenti. Ciò generalizzerebbe e renderebbe più agevole nel lungo termine una prassi già in vigore in diverse parti contraenti non appartenenti all'UE che deciderebbero su base volontaria di aderire alla TACHOnet sulla base di accordi bilaterali con i singoli Stati membri.

A norma della direttiva 95/46/CE<sup>12</sup> il trasferimento dei dati è possibile unicamente verso paesi terzi che garantiscano un livello di protezione adeguato dei dati personali. Pertanto si propone di inserire nel nuovo articolo 10 *bis* un obbligo per le parti contraenti al fine di garantire un adeguato livello di protezione di tali dati.

L'articolo 25, paragrafo 2, della direttiva stabilisce che l'adeguatezza del livello di protezione garantito da un paese terzo è valutata con riguardo a tutte le circostanze, inclusa la natura dei dati e le finalità del o dei trattamenti previsti. A tale riguardo è opportuno osservare che la sensibilità dei dati relativi alle carte del tachigrafo è piuttosto bassa. Le informazioni conservate nei registri nazionali (interconnessi mediante TACHOnet all'interno dell'UE) sono limitate ed assai generiche (nome e cognome del conducente; data e luogo di nascita, se disponibili; numero della patente di guida e paese emittente; stato della carta del conducente e numero di quest'ultima) ed in ogni caso sono già interamente disponibili per il funzionario di controllo dei paesi non UE nel corso dei controlli su strada. Le autorità aventi accesso a tali informazioni sarebbero limitate alle autorità di rilascio delle carte e ai funzionari di controllo designati per il controllo della conformità alle norme sui periodi di guida e di riposo dei conducenti professionali. Inoltre, lo scopo degli scambi elettronici di informazioni è unicamente garantire che i registri nazionali delle parti contraenti AETS non contengano diverse carte attive per conducenti rilasciate ad un unico conducente.

---

<sup>11</sup> Raccomandazione della Commissione, del 13 gennaio 2010, relativa allo scambio sicuro di dati elettronici tra Stati membri per verificare l'univocità delle carte del conducente emesse (GU L 9 del 14.1.2010).

<sup>12</sup> Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

In tali circostanze si può ragionevolmente supporre che tutte o perlomeno la maggior parte delle parti contraenti non UE dell'AETS siano in grado di garantire un adeguato livello di protezione dei dati personali relativi alle carte tacografiche. In ogni caso, in conformità all'articolo 25, paragrafo 4, della direttiva, se un paese terzo non garantisce tale livello di protezione adeguato, gli Stati membri adottano le misure necessarie per impedire ogni trasferimento di dati della stessa natura verso il paese terzo in questione.

Inoltre va osservato che TACHOnet utilizza un sistema interno di comunicazione IT (sTESTA) dell'UE, in relazione al quale vi sono delle restrizioni sull'esportazione e attuazione applicabili ad alcuni Stati non UE. Tra i paesi AETS non appartenenti all'UE solo i paesi che sono candidati all'adesione all'UE sono in grado di connettersi a TACHOnet direttamente tramite sTESTA. Per quanto riguarda gli altri alcuni potrebbero organizzare, su base volontaria, una connessione indiretta con i singoli Stati membri, sulla base degli accordi bilaterali di cui sopra. Tuttavia, quest'ultima soluzione risulta onerosa per le parti coinvolte, e non prioritaria, poiché ha per effetto la moltiplicazione di punti di connessione e non copre tutte le parti contraenti.

Potrebbe essere necessario creare un sistema IT alternativo volto ad offrire alle parti contraenti non UE uno strumento elettronico alternativo per lo scambio di informazioni con gli Stati membri (e i paesi candidati all'adesione all'UE) tenendo conto dei limiti di sicurezza degli attuali sistemi TACHOnet e sTESTA. La Commissione sta per avviare uno studio per identificare le possibilità tecniche, ad esempio utilizzando una connessione internet protetta. I risultati dello studio dovrebbero essere disponibili entro la fine del 2013.

### **3. PROCEDURA DI REVISIONE DELL'AETS**

Gli articoli 20 e 21 dell'AETS stabiliscono il meccanismo per la revisione dell'accordo. L'articolo 21 è di particolare interesse per l'UE in quanto consente una procedura di revisione "silenziosa" che non presuppone la ratifica delle modifiche proposte da parte delle parti contraenti. Dato che tale procedura non prevede una procedura di negoziazione formale, sembra opportuno ricorrere ad una decisione del Consiglio per stabilire una posizione comune.

In linea con la posizione UE adottata a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, gli Stati membri agiranno congiuntamente nell'interesse dell'Unione impegnandosi nella revisione dell'AETS, in linea con il dovere di leale cooperazione a norma dell'articolo 4, paragrafo 3, del TUE.

Visto il tempo necessario per completare le procedure necessarie per modificare l'AETS, è opportuno trovare una soluzione transitoria per consultare i paesi AETS in relazione alle decisioni sulle modifiche del tachigrafo adottate a livello dell'UE. A tale riguardo, la Commissione ha già proposto nella proposta di modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 di creare un "forum sul tachigrafo" che coinvolgerebbe esperti provenienti da Stati membri dell'UE e dalle parti contraenti non appartenenti all'UE. La Commissione intende consultare tale forum prima di adottare le decisioni sugli aggiornamenti tecnici di cui all'allegato I B.

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**sulla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, in seno al gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 90, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

dopo aver informato il Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

- (1) Come segnalato dalla Corte di giustizia<sup>13</sup>, il settore del lavoro degli equipaggi di veicoli che effettuano trasporti su strada è una competenza esterna esclusiva dell'Unione europea. Tale competenza è stata esercitata a livello interno, in particolare con l'adozione del regolamento (CEE) n. 543/69 del Consiglio, del 25 marzo 1969, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada<sup>14</sup>, il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada<sup>15</sup>, il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada<sup>16</sup> e, più di recente, dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup>. Poiché l'AETS rientra nel campo di applicazione del regolamento (CE) n. 561/2006, la competenza per negoziare e concludere l'accordo spetta all'Unione. Le norme in materia di lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti su strada con paesi terzi, comprese le norme sull'apparecchio di controllo utilizzato per garantire la loro conformità, rientrano nel campo di

---

<sup>13</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 31 marzo 1971, AETS, causa 22/70.

<sup>14</sup> GU L 77, del 29.3.1969, pag. 49.

<sup>15</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1.

<sup>16</sup> GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8.

<sup>17</sup> GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

applicazione, sia dei regolamenti UE, sia dell'AETS è indispensabile che tali norme siano armonizzate.

- (2) Le particolari circostanze dei negoziati relativi all'AETS giustificano, a titolo eccezionale, una procedura secondo la quale gli Stati membri dell'Unione depositano separatamente gli strumenti di ratifica o di adesione nel quadro di un'azione concertata, pur agendo nell'interesse e per conto dell'Unione.
- (3) La prossima riunione del comitato degli esperti si terrà il 3 dicembre 2012. In tale occasione il gruppo di esperti potrebbe esaminare le proposte che comportano una modifica dell'AETS. Ciò produrrà gli effetti giuridici di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.
- (4) Gli Stati membri dell'UE in quanto parti contraenti dell'AETS sono tenuti a collaborare al fine di attivare il meccanismo di revisione dell'accordo AETS definito in particolare nel suo articolo 21, in conformità al regolamento (CEE) n. 2829/77, del 12 dicembre 1977, per l'entrata in vigore dell'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS)<sup>18</sup>, in osservanza del dovere di leale cooperazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del TUE.
- (5) Al fine di conseguire un'armonizzazione paneuropea nel campo degli apparecchi di controllo nel settore dei trasporti su strada (tachigrafo), è necessario istituire un unico processo decisionale che tenga conto delle prerogative dell'Unione europea e degli interessi dei paesi terzi che sono parti contraenti dell'AETS.
- (6) L'articolo 22 *bis* dell'AETS prevede attualmente che le modifiche del regolamento (CEE) n. 3821/85 concernenti il tachigrafo digitale siano automaticamente accettate da tutte le parti contraenti dell'AETS, senza alcuna consultazione formale prima dell'adozione delle modifiche da parte dell'Unione europea. Come sottolineato nella comunicazione della Commissione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future"<sup>19</sup>, il meccanismo attuale mina l'attuazione corretta e armonizzata delle misure contenute nella revisione proposta del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio e del tachigrafo digitale da parte delle Parti contraenti che non appartengono all'UE. È pertanto nell'interesse dell'Unione europea migliorare il processo decisionale per quanto concerne i tachigrafi digitali e l'AETS e modificare di conseguenza l'articolo 22 *bis*, creando, nel quadro della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), un comitato amministrativo che definisca le specifiche tecniche del tachigrafo per l'intera area AETS.
- (7) La specificità dell'AETS e del processo decisionale previsto nel nuovo comitato ai sensi dell'articolo 22 *bis*, oltre al fatto che l'Unione europea ha competenza esclusiva nel settore del lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti su strada giustifica l'adesione dell'Unione europea all'AETS, che sarebbe inoltre in linea con la sentenza della Corte di giustizia nella causa relativa all'AETS 22/70 e garantirebbe anche l'effettiva rappresentanza degli interessi dell'UE nei procedimenti UNECE. Dopo la sua adesione, la posizione dell'Unione adottata dal Consiglio, conformemente

---

<sup>18</sup> GU L 334 del 24.12.1977, pag. 11.

<sup>19</sup> COM(2011) 454 definitivo.

all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, sarà espressa dalla Commissione a nome dell'UE che eserciterà in sede di comitato amministrativo il diritto di voto di tutti gli Stati membri.

- (8) Attualmente l'articolo 14 dell'AETS non consente l'adesione all'AETS ad 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 europea all'AETS, è opportuno modificare l'articolo 14 e fare in modo che le organizzazioni d'integrazione regionale europea siano in grado di aderire all'AETS.
- (9) Al fine di attuare in modo efficace il requisito 268 *bis* dell'allegato I B del regolamento (CEE) n. 3821/85 e per garantire un esame e un controllo più efficaci delle carte del conducente nell'area AETS nonché facilitare il compito dei funzionari di controllo, occorre istituire dei registri elettronici nazionali e adottare disposizioni per l'interconnessione di tali registri. È opportuno stabilire le disposizioni per l'interconnessione nel rispetto dei requisiti di sicurezza interna delle parti contraenti e garantire un adeguato livello di protezione dei dati personali scambiati, in linea con i più elevati standard internazionali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1) La posizione dell'Unione europea in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti internazionali su strada (AETS) è conforme a quanto disposto nell'allegato della presente decisione ed è espressa dagli Stati membri appartenenti all'AETS, i quali agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione.

Gli Stati membri comunicano le proposte di modifica al Segretario generale delle Nazioni Unite, in conformità alla procedura di cui all'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETS.

2) Possono essere convenute modifiche formali e minori a tale posizione senza modificarla.

#### *Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

La presente decisione entra in vigore il [...].

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*

## ALLEGATO I

### **Nuova formulazione dell'articolo 22 bis (procedura di modifica dell'appendice 1B)**

L'articolo 22 è sostituito dall'articolo seguente:

1. È istituito un comitato amministrativo competente per decidere in merito a modifiche dell'appendice 1B del presente accordo. Il comitato amministrativo è composto da tutte le parti contraenti dell'accordo.
2. Il comitato amministrativo ha sede a Ginevra. Le sue riunioni si tengono di norma a Ginevra. Il comitato può decidere di organizzare sessioni in altre località.
3. Il segretario esecutivo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite mette a disposizione del comitato i servizi di segreteria adeguati.
4. Il comitato elegge un presidente e due vicepresidenti ogni due anni.
5. Il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite convoca il comitato sotto l'egida della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa al momento opportuno e in ogni caso una volta l'anno.
6. Qualsiasi parte contraente può proporre modifiche all'appendice 1B del presente accordo. Ogni proposta di modifica è trasmessa al segretariato della Commissione economica per l'Europa, per iscritto, tre mesi prima della riunione del comitato amministrativo nella quale essa è presentata per l'adozione. Il testo della modifica proposta è comunicato nelle tre lingue ECE a tutte le parti contraenti almeno un mese prima dell'incontro del comitato amministrativo nella quale esso è presentato per adozione.
7. Un quorum pari ad almeno la metà più una delle parti contraenti deve essere presente affinché il comitato amministrativo possa essere in grado di adottare decisioni. Per la determinazione del quorum le organizzazioni d'integrazione regionale che sono parti contraenti del presente accordo votano un numero di voti equivalente al numero dei loro Stati membri senza che la loro presenza alla votazione sia necessaria.
8. Il comitato amministrativo adotta le decisioni a maggioranza delle parti contraenti presenti e votanti.
9. Ai fini dell'adozione delle decisioni, ciascuna parte contraente dispone di un voto. Il rappresentante di un'organizzazione d'integrazione regionale che sia parte contraente dell'accordo vota per i suoi Stati membri senza che la loro presenza alla votazione sia necessaria.
10. Qualora una proposta di modifica dell'appendice 1B del presente accordo comporti la modifica di altri articoli o allegati dell'accordo, le modifiche all'appendice non potranno entrare in vigore prima dell'entrata in vigore delle modifiche relative ad altre parti dell'accordo. Se, in tal caso, le modifiche all'appendice 1B sono presentate contemporaneamente alle modifiche relative ad altri elementi dell'accordo, la data di entrata in vigore deve essere determinata entro la data stabilita a norma delle procedure che sono descritte in generale nell'articolo 21, tenendo conto della data specificata nella modifica dell'appendice 1B, nel caso previsto dal paragrafo 7 del presente articolo.

## ALLEGATO II

### **Eventuale formulazione dell'articolo 14 (adesione all'AETS di organizzazioni d'integrazione regionale)**

L'articolo 14 è così modificato:

è inserito il paragrafo 1 *bis*:

"Il presente accordo è aperto alla firma delle organizzazioni d'integrazione regionale. Ai fini del presente accordo per "Organizzazione d'integrazione regionale" si intende ogni organizzazione costituita dagli Stati sovrani di una determinata regione che abbia competenza relativamente a taluni ambiti disciplinati dal presente accordo e che sia stata debitamente autorizzata a firmare, ratificare, accettare, approvare o aderire al presente accordo".

il paragrafo 5 è così modificato:

5. Per ciascuno degli Stati o **organizzazioni d'integrazione regionale** che ratifichino o aderiscano al presente accordo dopo il deposito dell'ottavo strumento di ratifica o di adesione in conformità al paragrafo 4 del presente articolo, l'accordo entra in vigore centoottanta giorni dopo il deposito da parte dello Stato o **dell'organizzazione di integrazione regionale** del loro strumento di ratifica o di adesione.

## ALLEGATO III

### Eventuale formulazione di un nuovo articolo 10 *bis*

1. Al fine di garantire che i conducenti non siano già in possesso di una carta del conducente in corso di validità, ai sensi dell'appendice 1B dell'allegato all'accordo, le parti contraenti conservano i registri elettronici nazionali contenenti le seguenti informazioni sulle carte del conducente per un periodo corrispondente almeno alla durata di validità:

- cognome e nome del conducente;
- data di nascita e, se possibile, luogo di nascita del conducente;
- numero della patente di guida e paese di rilascio (se applicabile);
- situazione della carta del conducente;
- numero della carta del conducente.

2. Le parti contraenti adottano tutte le misure necessarie per garantire che i registri elettronici siano interconnessi e accessibili in tutto il loro territorio alle autorità che rilasciano le carte e ai funzionari di controllo designati ai fini della verifica della conformità alle norme sui periodi di guida e di riposo dei conducenti professionisti.

3. In occasione del rilascio, la sostituzione e, se necessario, il rinnovo di una carta del conducente, le parti contraenti verificano attraverso lo scambio di dati elettronici che il conducente non sia già in possesso di una carta di conducente valida. Le parti contraenti garantiscono un livello adeguato di protezione dei dati personali scambiati in linea con i più elevati standard internazionali. Ciò comporta necessariamente che i dati scambiati siano limitati ai dati necessari ai fini della suddetta verifica e non utilizzati per altri scopi senza l'autorizzazione preventiva della parte contraente che fornisce i dati personali.