



Bruxelles, 26.8.2016  
COM(2016) 541 final

2016/0258 (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 alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) 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 AETR**

L'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) è stato firmato da 51 paesi di frontiera europei e asiatici con l'obiettivo di ridurre gli ostacoli alla circolazione internazionale su strada di merci e passeggeri mediante l'armonizzazione delle norme sui periodi di guida e di riposo, comprese le specifiche tecniche del tachigrafo.

Tale accordo multilaterale è stato elaborato sotto l'egida della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) e ha ispirato norme simili nell'Unione europea, segnatamente il regolamento (CE) n. 561/2006<sup>1</sup> sui periodi di guida e di riposo e il regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada<sup>2</sup>.

Nel 2006 l'UE ha introdotto il tachigrafo digitale, che sostituisce il tachigrafo analogico in uso dal 1985, quale equipaggiamento obbligatorio per il controllo dei periodi di guida e di riposo. Le parti contraenti dell'AETR hanno successivamente convenuto di cominciare a usare lo stesso tachigrafo digitale sui veicoli usati per il trasporto internazionale a partire dal 2011. In tale occasione esse hanno concordato di inserire nell'AETR un nuovo articolo *22 bis*, a norma del quale le specifiche del tachigrafo, sebbene decise unilateralmente dall'UE senza previa consultazione delle parti contraenti non appartenenti all'UE all'atto della modifica dell'allegato IB del regolamento (CEE) n. 3821/85, sono automaticamente estese a tutte le parti contraenti dell'AETR.

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

Nel 2009 la Commissione ha adottato il regolamento (UE) n. 1266/2009<sup>3</sup>, che ha affrontato tra l'altro la cosiddetta "questione del minuto"<sup>4</sup> (dal 1° ottobre 2011) e ha introdotto un secondo sensore di movimento (dal 1° ottobre 2012). Tutti i tachigrafi installati sui veicoli dopo tali date dovevano o dovranno essere conformi ai nuovi requisiti tecnici. In virtù dell'articolo *22 bis* le parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE sono automaticamente soggette a tali nuovi obblighi.

A fronte di tali sviluppi nell'UE è aumentata l'insoddisfazione di alcune parti contraenti dell'AETR non appartenenti all'UE in relazione all'automatismo del meccanismo di cui all'articolo *22 bis*, da esse ritenuto non equilibrato e inadeguato a garantire un'adozione armonizzata del tachigrafo digitale. Nel 2011 tali parti 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

---

<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> 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>4</sup> L'arrotondamento a sessanta secondi nella registrazione dei periodi di guida in caso di fermate frequenti e brevi.

creare un gruppo di esperti sull'AETR per discutere della situazione attuale relativa all'AETR e presentare proposte finalizzate alla modifica dell'accordo.

Nel corso della riunione del gruppo di esperti, tenutasi nel mese di febbraio 2016, le parti contraenti non appartenenti all'UE e il segretariato dell'AETR hanno opposto ostacoli giuridici all'attuazione nell'ambito dell'AETR delle specifiche tecniche del tachigrafo "intelligente" (in dotazione ai veicoli pesanti immatricolati a decorrere da marzo 2019), adottate dalla Commissione nel marzo 2016. Nella 12esima sessione del gruppo di esperti sull'AETR, tenutasi il 27 giugno a Ginevra, la Russia ha presentato una proposta formale di modifica dell'attuale procedura di attuazione delle specifiche del tachigrafo nell'ambito dell'AETR. In base a tale proposta le future modifiche delle specifiche tecniche del tachigrafo digitale saranno sottoposte a votazione in seno al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'AETR e, in una seconda fase, presentate alle parti contraenti, che hanno la facoltà di opporsi al progetto di misura entro un periodo di 6 mesi.

### **Esigenza di una posizione comune dell'UE nell'AETR**

Il Consiglio ha adottato, già nel 2013, una decisione relativa alla posizione dell'Unione da assumere in seno al gruppo di esperti dell'AETR<sup>5</sup>. La posizione riguardava, in particolare, la questione di cui sopra relativa all'applicazione delle specifiche del tachigrafo digitale da parte delle parti contraenti dell'AETR e a una modifica dell'accordo al fine di consentire l'adesione dell'UE all'AETR. Tenuto conto delle recenti discussioni in seno al gruppo di esperti e del fatto che la Russia ha presentato una proposta formale di modifica dell'AETR, è necessario che il Consiglio stabilisca una nuova posizione dell'UE in vista della prossima riunione del gruppo di esperti e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada, che si terrà il 24 e 25 ottobre 2016.

## **2. PROPOSTE DI MODIFICA DELL'AETR**

### **a. Abrogazione dell'articolo 22 *bis* e applicazione della procedura di cui all'articolo 22**

La disposizione relativa all'applicazione "automatica" delle specifiche del tachigrafo alle parti contraenti dell'AETR dovrebbe essere abrogata e, per le future modifiche di tali specifiche, dovrebbe applicarsi la procedura di cui all'articolo 22 dell'AETR. La procedura esistente dovrebbe tuttavia essere 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.

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

Le regole adottate dall'AETR sono applicabili nell'ordinamento giuridico interno dell'UE. L'adesione dell'UE all'AETR è necessaria per garantire lo sviluppo armonizzato della normativa UE e dell'AETR.

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

---

<sup>5</sup> Decisione 5826/13 del Consiglio del 15 febbraio 2013.

### **c. Modifica dell'articolo 10 per fare riferimento al nuovo regolamento UE in base al quale sono state adottate le specifiche del tachigrafo intelligente e inserimento di un nuovo allegato tecnico**

L'inclusione, mediante una modifica dell'articolo 10 dell'AETR, di un riferimento al regolamento (UE) n. 165/2014 e all'allegato IC del regolamento (UE) 2016/799 che fissa le specifiche tecniche del nuovo tachigrafo intelligente, garantirà che i più recenti sviluppi tecnologici introdotti dalla normativa UE nel campo dei tachigrafi digitali siano adottati anche dalle parti contraenti dell'AETR. La modifica dell'articolo 10 dovrebbe andare di pari passo con l'introduzione nell'AETR di una nuova appendice sulle specifiche del tachigrafo intelligente.

### **3. Nuovo articolo 10 bis - Interconnessione dei registri nazionali delle carte del conducente**

Per consentire lo scambio di informazioni sulle carte del conducente, la Commissione ha sviluppato e messo a punto con successo TACHOnet, un'applicazione informatica che permette l'interconnessione dei registri nazionali delle carte del conducente, per verificare in tutta Europa l'univocità di tali carte allo scopo di prevenire le frodi. La base giuridica per il TACHOnet è il regolamento (UE) n. 165/2014. Già in data 28 febbraio 2014 il gruppo di esperti aveva convenuto di inserire un articolo 10 bis, che impone alle parti contraenti di scambiare per via elettronica informazioni sulle carte del conducente, come attualmente in applicazione nell'UE. L'articolo 10 bis non è stato tuttavia ancora integrato nell'accordo, poiché nessuna parte contraente ha preso l'iniziativa di comunicare la corrispondente modifica al Segretario generale delle Nazioni Unite. In virtù del principio di leale cooperazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del TUE, tale comunicazione dovrebbe essere effettuata a norma della procedura descritta all'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR.

### **4. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

L'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE stabilisce: *"Il Consiglio, su proposta della Commissione (...), adotta una decisione (...) che stabilisce 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."*

Per quanto riguarda l'applicabilità dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE, la procedura ivi prevista deve essere rispettata se sono soddisfatte le condizioni in esso stabilite. Tali condizioni sono le seguenti: a) il settore pertinente rientra nella competenza dell'Unione, b) la posizione dell'Unione è espressa in un organo istituito da un accordo internazionale, se tale organo deve adottare c) atti che hanno effetti giuridici. La giurisprudenza ha chiarito che la partecipazione dell'Unione, in qualità di membro, all'organo pertinente non costituisce una condizione indispensabile per l'applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

Attualmente tutti gli Stati membri dell'UE sono parti contraenti dell'AETR. Il regolamento (CE) n. 561/2006 stabilisce che l'AETR dovrebbe continuare ad applicarsi ai trasporti su strada di merci e passeggeri effettuati da veicoli immatricolati negli Stati membri o in altri paesi parti dell'AETR per tutto il percorso effettuato, se tale percorso è compiuto da, per o attraverso il territorio dell'Unione e quello di un paese al di fuori dell'Unione, della Svizzera e dei paesi parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo.

La base giuridica della proposta di decisione del Consiglio è l'articolo 91 del TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**sulla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, in seno al 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**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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) Nella sua sentenza del 31 marzo 1971, *Accordo europeo trasporti su strada*, causa 22/70, la Corte di giustizia ha riconosciuto che l'ambito relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti su strada costituisce una competenza esterna esclusiva dell'Unione. Tale competenza è stata da allora esercitata in numerosi atti giuridici adottati dal legislatore dell'Unione, segnatamente nei regolamenti (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>6</sup> e (UE) n. 165/2014 relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada<sup>7</sup>. Poiché l'AETR rientra nel campo di applicazione del regolamento n. 561/2006, la competenza per negoziare e concludere l'accordo spetta all'Unione.
- (2) Nel quadro dell'AETR, la Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ha istituito un gruppo di esperti. Si tratta di un organismo abilitato a elaborare e a presentare proposte di modifica dell'AETR, compreso l'articolo 22 *bis*.
- (3) La prossima riunione del gruppo di esperti sull'AETR si terrà il 24 ottobre 2016 e l'incontro del gruppo di lavoro dei trasporti su strada avrà luogo il 25 ottobre 2016. In tale occasione il gruppo di esperti e il gruppo di lavoro intendono esaminare le proposte presentate dalle parti contraenti che, se accettate dal gruppo di esperti, potrebbero comportare una modifica dell'AETR in seguito all'avvio e alla conclusione di una procedura di revisione. Ciò produrrà gli effetti giuridici di cui all'articolo 218, paragrafo 9, del TFUE.
- (4) Una volta che il gruppo di esperti ha accettato le proposte, gli Stati membri dell'UE in quanto parti contraenti dell'AETR sono tenuti, come fase successiva, a collaborare al fine di attivare il meccanismo di revisione dell'AETR in conformità al regolamento

<sup>6</sup> GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1.

<sup>7</sup> 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 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).

(CEE) n. 2829/77 del Consiglio<sup>8</sup> e in osservanza del dovere di leale cooperazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, del TUE, fatta salva una decisione del Consiglio in conformità all'articolo 218, paragrafo 6, a seconda dei casi. Le proposte di modifica all'AETR diverranno effettive solo al termine della revisione dell'AETR.

- (5) Al fine di conseguire un'armonizzazione paneuropea nel campo degli apparecchi di controllo nel settore dei trasporti su strada (tachigrafi), è necessario istituire un unico processo decisionale, che dovrebbe tener conto degli interessi dell'Unione e di quelli dei paesi terzi che sono parti contraenti dell'AETR.
- (6) L'articolo 22 *bis* dell'AETR prevede attualmente che le modifiche del regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio 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 comunicazione della Commissione "Tachigrafo digitale: una tabella di marcia per le attività future"<sup>9</sup> riconosce che tale meccanismo mina l'adozione corretta e armonizzata del tachigrafo digitale da parte delle parti contraenti non appartenenti all'UE. Rientra pertanto nell'interesse dell'Unione modificare il processo decisionale per quanto concerne i tachigrafi digitali e proporre in seno al gruppo di esperti la soppressione dell'articolo 22 *bis* e l'applicazione della procedura di cui ai paragrafi da 1 a 3 dell'articolo 22 per la modifica delle specifiche tecniche del tachigrafo digitale.
- (7) Considerando che qualsiasi modifica delle specifiche del tachigrafo digitale non dovrebbe incidere sui principi e sul funzionamento dell'AETR, in quanto essi dovrebbero essere soggetti solo ad aggiornamenti periodici tenendo conto degli sviluppi tecnologici, il numero delle parti contraenti che hanno facoltà di notificare la loro obiezione a tali modifiche dovrebbe essere aumentato da un terzo ad almeno la metà.
- (8) Varie argomentazioni depongono a favore dell'adesione dell'Unione all'AETR. In primo luogo, all'Unione spetta la competenza esclusiva nell'ambito relativo al lavoro degli equipaggi dei veicoli che effettuano trasporti su strada, come confermato dalla Corte di giustizia nella sua sentenza 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 la parte contraente in luogo degli Stati membri.
- (9) 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, dovrebbe essere proposta una modifica dell'articolo 14 che consenta alle organizzazioni regionali di integrazione di aderire all'AETR.
- (10) 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 del Consiglio è considerato conforme alle prescrizioni dell'AETR. Questo principio si applica a qualsiasi modifica delle specifiche del tachigrafo, a prescindere dal fatto che sia adottata sulla base del regolamento (CEE) n. 3821/85 o di un altro atto

---

<sup>8</sup> Regolamento (CEE) n. 2829/77 del Consiglio, 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) (GU L 334 del 24.12.1977, pag. 11).

<sup>9</sup> COM(2011) 454 definitivo.

giuridico. Lo stesso principio si applica quindi al regolamento (UE) n. 165/2014, che ha abrogato e sostituito il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, nonché al regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, che stabilisce le specifiche tecniche del nuovo tachigrafo intelligente<sup>10</sup>. Per tali motivi l'articolo 10 dell'AETR dovrebbe essere modificato al fine di includervi i riferimenti al regolamento (UE) n. 165/2014 e al regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione, che sarà applicabile a decorrere dal 15 giugno 2019 in luogo del regolamento (UE) n. 3821/85 del Consiglio. Inoltre nell'accordo AETR dovrebbe essere integrato un nuovo allegato contenente le disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2016/799 della Commissione e i successivi adeguamenti al progresso tecnico.

- (11) La scheda di omologazione per i tachigrafi digitali allegata all'AETR dovrebbe essere modificata così da poter essere utilizzata anche per l'omologazione dei tachigrafi intelligenti e dei loro componenti.
- (12) In considerazione di quanto precede, è necessario adottare la presente decisione che definisce la posizione dell'Unione in seno al 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,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

- 1) La posizione dell'Unione in seno al 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 è conforme a quanto disposto negli allegati della presente decisione ed è espressa dagli Stati membri appartenenti all'AETR, i quali agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione.
- 2) Gli Stati membri comunicano le proposte di modifica al gruppo di esperti.
- 3) Modifiche formali e di minore entità a tale posizione possono essere concordate senza richiedere che tale posizione sia emendata.

#### *Articolo 2*

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

<sup>10</sup> GUL 139 dell'26.5.2016, pag. 1.