

Bruselas, 3 de marzo de 2025
(OR. en)

6684/25

**Expediente interinstitucional:
2025/0033(NLE)**

TRANS 46

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	28 de febrero de 2025
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2025) 57 final
Asunto:	Propuesta de DECISIÓN DEL CONSEJO por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, por lo que respecta a una propuesta para adaptar el AETR a las principales modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 57 final.

Adj.: COM(2025) 57 final



Bruselas, 28.2.2025
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, por lo que respecta a una propuesta para adaptar el AETR a las principales modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a la Decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) y en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE (SC.1), en relación con la adopción prevista de las modificaciones a fin de adaptar el AETR a la legislación de la Unión tras la adopción de modificaciones del Reglamento (CE) n.º 561/2006¹ por medio de los Reglamentos (UE) 2020/1054² y (UE) 2024/1258³, así como del Reglamento Delegado de la Comisión (UE) 2022/1012, por el que se completa el artículo 8 *bis*, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, que es una de las disposiciones introducidas por el Reglamento (UE) 2020/1054.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR)

El AETR tiene por objeto armonizar el marco legislativo de las Partes Contratantes del AETR en lo que respecta a los tiempos de conducción y descanso de los conductores profesionales, así como a los requisitos técnicos correspondientes para la construcción y la instalación del aparato de control utilizado en los vehículos (tacógrafo). El AETR entró en vigor el 5 de enero de 1976. Desde esa fecha, ha estado sujeto a modificaciones. Las modificaciones más recientes relativas a los tiempos de conducción y descanso o a los tacógrafos se adoptaron el 20 de septiembre de 2010.

Todos los Estados miembros son Partes en el AETR⁴.

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

² Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los periodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

³ Reglamento (UE) 2024/1258 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los periodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país (DO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

⁴ Austria (ratificado el 11.6.1975), Bélgica (ratificado el 30.12.1977), Bulgaria (ratificado el 12.5.1995), Croacia (ratificado el 3.8.1992), Chipre (ratificado el 5.9.2003), Chequia (ratificado el 22.6.1993), Dinamarca (ratificado el 30.12.1977), Estonia (ratificado el 3.5.1993), Finlandia (ratificado el 16.2.1999), Francia (ratificado el 9.1.1978), Alemania (ratificado el 9.7.1975), Grecia (ratificado el 11.1.1974), Hungría (ratificado el 22.10.1999), Irlanda (ratificado el 28.8.1979), Italia (ratificado el 28.12.1978), Letonia (ratificado el 14.1.1994), Lituania (ratificado el 3.6.1998), Luxemburgo (ratificado el 30.12.1977), Malta (ratificado el 24.9.2004), Países Bajos (ratificado el 30.12.1977), Polonia (ratificado el 14.7.1992), Portugal

2.2. El Grupo de expertos sobre el AETR y el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera

El Grupo de expertos sobre el AETR es un grupo técnico creado por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE cuyo objetivo es elaborar propuestas para modificar el AETR. De conformidad con la Decisión por la que se crea el Grupo de expertos sobre el AETR, la Unión Europea puede participar en dicho Grupo⁵. Por consiguiente, la Comisión representa a la Unión en este Grupo de expertos.

El Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera (SC.1) es un grupo creado por el Comité de Transportes Interiores para promover el desarrollo y la facilitación del transporte internacional por carretera. Esto incluye la armonización y simplificación de las normas y requisitos relacionados con el transporte por carretera. Solo las Partes Contratantes del AETR participan en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera como Miembros. La Unión Europea está invitada a participar en calidad de Observadora en el Grupo de Trabajo y, por tanto, está representada por la Comisión o la Delegación de la Unión Europea ante las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales en Ginebra.

Por lo general, las propuestas de modificación del AETR son presentadas, estudiadas y refrendadas en primer lugar en el Grupo de expertos y, a continuación, se remiten al Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE (SC.1) para su aprobación. Si se alcanza un consenso sobre determinadas modificaciones del AETR en ambos grupos, una Parte Contratante del AETR presenta formalmente la modificación al Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 21 del AETR. Una vez que el Secretario General de las Naciones Unidas les ha notificado la propuesta de modificación del AETR, las Partes Contratantes disponen de un plazo de seis meses para formular objeciones a la modificación. Esta se considerará adoptada si ninguna Parte Contratante se opone a la modificación dentro de dicho plazo.

Los organismos creados en la CEPE (el Grupo de expertos sobre el AETR y el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera) constituyen un foro donde las propuestas de modificación del AETR son presentadas, estudiadas y refrendadas, a fin de preparar la presentación formal de una modificación con arreglo al AETR y evitar objeciones una vez que se presente formalmente una modificación al Secretario General de las Naciones Unidas. Procede, por tanto, establecer las posiciones de la Unión en lo que respecta a las decisiones que deben adoptarse en el Grupo de expertos y en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE.

2.3. El acto previsto que deben considerar el Grupo de expertos sobre el AETR y el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera

El Grupo de expertos sobre el AETR, sobre la base de la propuesta de la Unión que se adjunta a la presente propuesta, debe estudiar y desarrollar propuestas de modificación del AETR en

(ratificado el 20.9.1973), Rumanía (ratificado el 8.12.1994), Eslovaquia (ratificado el 28.5.1993), Eslovenia (ratificado el 6.8.1993), España (ratificado el 3.1.1993) y Suecia (ratificado el 24.8.1973).

⁵ Decisión sobre asuntos relativos al Comité de Transportes Interiores: Creación de un Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúan transportes internacionales por carretera (AETR), ECE/EX/2011/L.16, apartado 3: «De conformidad con las Directrices, la participación en el Grupo de expertos estaría abierta a todos los Estados miembros de la CEPE, a todas las Partes Contratantes del AETR y a la Unión Europea (...).»

consonancia con las modificaciones más recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006 durante su 38.ª sesión, prevista para junio de 2025, o en sesiones posteriores. Estas propuestas incluyen nuevas disposiciones relativas al ámbito de aplicación del Acuerdo, las condiciones en que pueden tomarse descansos semanales reducidos consecutivos, la prohibición de que el período de descanso semanal normal tenga lugar en la cabina, las normas con arreglo a las cuales el conductor debe regresar a su lugar de residencia o al establecimiento del empleador, las condiciones en las que es posible tomar períodos de descanso en un transbordador o tren, otras posibles excepciones para los conductores que efectúan transportes discrecionales de viajeros, y el principio y las especificaciones de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas («el acto previsto»).

El objetivo del acto previsto es mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, la competencia leal entre los operadores y, a su vez, la seguridad vial. El Grupo de expertos se encargará de examinar la propuesta con vistas a aprobar las modificaciones propuestas y recomendarlas para su aprobación por el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera. El Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera también podría proporcionar orientaciones e instrucciones al Grupo de expertos en caso de que sea necesario. Una vez que el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera haya refrendado informalmente las propuestas, una Parte Contratante debe presentar estas modificaciones al Secretario General de las Naciones Unidas.

En caso de que se adopte, el acto previsto pasaría a ser vinculante para las Partes, de conformidad con el artículo 21, apartado 6, del Acuerdo, que dispone lo siguiente: «Las enmiendas que se consideren aceptadas entrarán en vigor a los tres meses siguientes a la fecha en que hayan adquirido tal consideración».

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

El AETR, cuya última modificación sustancial tuvo lugar en 2010, requiere una actualización más general. Desde esta modificación, la Unión ha adoptado, en el marco de su propia legislación, los siguientes actos relativos a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector del transporte internacional por carretera en los Estados miembros: Reglamentos (UE) 165/2014⁶, (UE) 2020/1054 y (UE) 2024/1258.

Las modificaciones necesarias para transponer las principales disposiciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014, en particular la introducción del tacógrafo inteligente, ya han sido presentadas por la Unión en los foros mencionados⁷, sin que por el momento haya sido posible alcanzar un acuerdo unánime.

⁶ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

⁷ La última vez mediante la Decisión (UE) 2021/366 del Consejo, de 22 de febrero de 2021, sobre la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (DO L 70 de 1.3.2021, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), que figura en la CEPE con la referencia ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2.

El 4 de octubre de 2024, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, en los asuntos acumulados C-541/20 a C-555/20⁸, confirmó las disposiciones del Reglamento (UE) 2020/1054.

En consecuencia, para que la Unión cumpla lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, es necesario que la Unión proponga una actualización de las disposiciones del AETR con arreglo a las normas más recientes adoptadas en la Unión en la materia.

La posición propuesta está en consonancia con la competencia externa exclusiva de la Unión en el ámbito de la legislación social en el sector del transporte por carretera, en particular de conformidad con el artículo 23 del Reglamento (CE) n.º 561/2006.

En su sentencia de 31 de marzo de 1971, en el asunto 22/70, AETR⁹, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea reconoció que el ámbito del trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes por carretera es una competencia externa exclusiva de la Unión. Esta competencia se ha ejercido desde entonces en numerosos actos legislativos adoptados por los colegisladores de la Unión, incluidos los Reglamentos (CE) n.º 561/2006 y (UE) n.º 165/2014. Dado que el objeto del AETR entra dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 165/2014, la competencia para negociar y celebrar el AETR y sus modificaciones corresponde exclusivamente a la Unión, en virtud del artículo 3, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo¹⁰.

Cuando un ámbito del Derecho es competencia de la Unión, el hecho de que la Unión Europea no haya participado en el acuerdo internacional de que se trate no le impide ejercer dicha competencia mediante el establecimiento, en el marco de sus instituciones, de la posición que debe adoptarse en su nombre en el organismo creado por ese acuerdo, en particular a través de los Estados miembros que son Partes en dicho acuerdo y que actúan conjuntamente en su interés¹¹.

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con

⁸ ECLI:EU:C:2024:818.

⁹ Sentencia del Tribunal de 31 de marzo de 1971, Comisión/Consejo, EU:C:1971:32.

¹⁰ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, EU:C:2014:2258, apartado 64.

¹¹ Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, EU:C:2014:2258, apartado 52.

arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»¹².

4.1.2. Aplicación al presente asunto

El Grupo de expertos sobre el AETR y el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera (SC.1) son organismos creados por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE.

Las modificaciones propuestas constituyen actos que surten efectos jurídicos. En caso de que se adopten, las modificaciones previstas pasarían a ser vinculantes con arreglo al Derecho internacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21, apartado 6, del AETR.

El acto previsto no completa ni modifica el marco institucional del Acuerdo.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto por el cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solamente es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente asunto

El objetivo y el contenido del acto previsto se refieren principalmente a la política de transporte.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 91 del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 91 del TFUE, en relación con su artículo 218, apartado 9.

¹² Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo, C-399/12, EU:C:2014:2258, apartados 61 a 64.

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, por lo que respecta a una propuesta para adaptar el AETR a las principales modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR)¹³ entró en vigor el 5 de enero de 1976. La Unión tiene competencia exclusiva en el ámbito cubierto por el AETR¹⁴.
- (2) De conformidad con el artículo 2, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, las disposiciones del AETR deben adaptarse a las de dicho Reglamento. Los Reglamentos (UE) 2020/1054¹⁶ y (UE) 2024/1258¹⁷ del Parlamento Europeo y del Consejo modificaron el Reglamento (CE) n.º 561/2006. Además, el Reglamento Delegado de la Comisión (UE) 2022/1012 completa el artículo 8 *bis*, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, que es una de las disposiciones introducidas por el Reglamento (UE) 2020/1054. Por consiguiente, la Unión debe proponer la modificación del AETR a fin de reflejar las modificaciones introducidas por los Reglamentos (UE) 2020/1054 y (UE) 2024/1258 y

¹³ [DO L 95 de 8.4.1978, p. 1.](#)

¹⁴ Sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de marzo de 1971, Comisión/Consejo (AETR), 22/70, EU:C:1971:32, apartados 30 y 31.

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

¹⁶ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

¹⁷ Reglamento (UE) 2024/1258 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país (DO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

completadas por el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012. Estas incluyen nuevas disposiciones relativas al ámbito de aplicación del Acuerdo, las condiciones en que pueden tomarse descansos semanales reducidos consecutivos, la prohibición de que el período de descanso semanal normal tenga lugar en la cabina, las normas con arreglo a las cuales el conductor debe regresar a su lugar de residencia o al establecimiento del empleador, las condiciones en las que es posible tomar períodos de descanso en un transbordador o tren, otras posibles excepciones para los conductores que efectúan transportes discrecionales de viajeros, y el principio y las especificaciones de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas («el acto previsto»).

- (3) De conformidad con el artículo 21 del AETR, toda Parte Contratante puede presentar propuestas de modificación del AETR al Secretario General de las Naciones Unidas. Por lo general, antes de presentarlas al Secretario General de las Naciones Unidas, las propuestas son presentadas, estudiadas y refrendadas en primer lugar en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera (SC.1) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). La CEPE ha creado un Grupo de expertos sobre el AETR en el marco del AETR. Dicho Grupo es un organismo facultado para elaborar y presentar propuestas de modificación del AETR al Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE. Sobre la base de la presente Decisión, la Unión propondrá que el Grupo de expertos sobre el AETR, durante su 38.^a sesión, prevista para junio de 2025, y en sesiones posteriores, y el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE, durante su 120.^a sesión, prevista para octubre de 2025, y en sesiones posteriores, debatan las modificaciones del AETR relativas a la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores que efectúen transportes internacionales por carretera, derivadas de las modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006 introducidas por los Reglamentos (UE) 2020/1054 y (UE) 2024/1258 y por el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012.
- (4) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR y en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera, ya que las propuestas de modificación cuya consideración y aprobación se solicitará serían vinculantes con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 21, apartado 6, del AETR.
- (5) Los Estados miembros no deben oponerse a la notificación por parte del Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 21, apartado 1, del AETR, de las modificaciones propuestas que figuran en el anexo de la presente Decisión. Si una notificación del Secretario General de las Naciones Unidas no se limita a las propuestas de modificación que figuran en el anexo de la presente Decisión, los Estados miembros no deben oponerse a las modificaciones propuestas que figuran en el anexo de la presente Decisión.
- (6) La posición de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR debe ser expresada por la Comisión, y la posición de la Unión en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera debe ser expresada por los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se establece en el anexo de la presente Decisión la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en sesiones posteriores del Grupo de expertos de la CEPE sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales

por carretera (AETR) y del Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera (SC.1) por lo que respecta a una propuesta para adaptar el AETR a las modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006 introducidas por los Reglamentos (UE) 2020/1054 y (UE) 2024/1258 y por el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012.

Se podrán acordar cambios formales y menores en la posición a que se refiere el primer párrafo sin decisión ulterior del Consejo.

Artículo 2

La posición a que se refiere el artículo 1 será expresada por la Comisión en el Grupo de expertos sobre el AETR y por los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión, en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE.

Artículo 3

Cuando cualquier propuesta de modificación que figure en el anexo de la presente Decisión haya sido refrendada por el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE, los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión, la presentarán al Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 21, apartado 1, del AETR.

Los Estados miembros no deberán oponerse a la notificación por parte del Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 21, apartado 1, del AETR, de las modificaciones propuestas que figuran en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son la Comisión y los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta*