

Bruxelles, 3 marzo 2025  
(OR. en)

6684/25

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2025/0033(NLE)

---

---

TRANS 46

## PROPOSTA

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	28 febbraio 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2025) 57 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO 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 (AETR) e di gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda una proposta volta ad allineare l'AETR alle principali recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2025) 57 final.

---

All.: COM(2025) 57 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 28.2.2025  
COM(2025) 57 final

2025/0033 (NLE)

Proposta di

### **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**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 (AETR) e di gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda una proposta volta ad allineare l'AETR alle principali recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006**

## RELAZIONE

### 1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di 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 di gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) dell'UNECE in riferimento alla prevista adozione di emendamenti al fine di allineare l'AETR alla legislazione dell'Unione a seguito dell'adozione di modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006<sup>1</sup> tramite i regolamenti (UE) 2020/1054<sup>2</sup> e (UE) 2024/1258<sup>3</sup>, nonché dell'adozione del regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione che integra l'articolo 8 bis, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006, che è una delle disposizioni introdotte dal regolamento (UE) 2020/1054.

### 2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### 2.1. Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR)

Obiettivo dell'AETR è armonizzare il quadro legislativo delle parti contraenti per quanto riguarda i periodi di guida e di riposo dei conducenti professionisti e i corrispondenti requisiti tecnici per la costruzione e l'installazione dell'apparecchio di controllo utilizzato nei veicoli (il tachigrafo). L'AETR è entrato in vigore il 5 gennaio 1976 ed è stato successivamente modificato. I più recenti emendamenti relativi ai periodi di guida e di riposo o ai tachigrafi sono stati adottati il 20 settembre 2010.

Tutti gli Stati membri sono parti dell'AETR<sup>4</sup>.

---

<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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

<sup>2</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj>).

<sup>3</sup> Regolamento (UE) 2024/1258 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro o in un paese terzo (GU L 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

<sup>4</sup> Austria (ratificato l'11.6.1975), Belgio (ratificato il 30.12.1977), Bulgaria (ratificato il 12.5.1995), Cechia (ratificato il 22.6.1993), Croazia (ratificato il 3.8.1992), Cipro (ratificato il 5.9.2003), Danimarca (ratificato il 30.12.1977), Estonia (ratificato il 3.5.1993), Finlandia (ratificato il 16.2.1999), Francia (ratificato il 9.1.1978), Germania (ratificato il 9.7.1975), Grecia (ratificato l'11.1.1974), Irlanda (ratificato il 28.8.1979), Italia (ratificato il 28.12.1978), Lettonia (ratificato il 14.1.1994), Lituania (ratificato il 3.6.1998), Lussemburgo (ratificato il 30.12.1977), Malta (ratificato il 24.9.2004), Paesi Bassi (ratificato il 30.12.1977), Polonia (ratificato il 14.7.1992), Portogallo (ratificato il 20.9.1973), Romania (ratificato l'8.12.1994), Slovacchia (ratificato il 28.5.1993), Slovenia (ratificato il 6.8.1993), Spagna (ratificato il 3.1.1993), Svezia (ratificato il 24.8.1973) e Ungheria (ratificato il 22.10.1999).

## **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 il cui obiettivo è elaborare proposte di emendamenti dell'AETR. Conformemente alla decisione che istituisce il gruppo di esperti sull'AETR, l'Unione europea può partecipare al gruppo di esperti<sup>5</sup>. La Commissione rappresenta pertanto l'Unione in seno a tale gruppo di esperti.

Il gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) è un gruppo istituito dal comitato per i trasporti interni per promuovere lo sviluppo e l'agevolazione dei trasporti internazionali su strada, anche attraverso l'armonizzazione e la semplificazione delle norme e dei requisiti relativi ai trasporti su strada. Soltanto le parti contraenti dell'AETR partecipano al gruppo di lavoro dei trasporti su strada in qualità di membri. L'Unione europea è invitata a partecipare al gruppo di lavoro in veste di osservatore ed è pertanto rappresentata dalla Commissione o dalla delegazione dell'Unione europea presso le Nazioni Unite e altre organizzazioni internazionali a Ginevra.

Generalmente le proposte di emendamenti dell'AETR sono in primo luogo presentate, esaminate e approvate in sede di gruppo di esperti e in seguito sottoposte all'approvazione del gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) dell'UNECE. Se in entrambi i gruppi si raggiunge un consenso in merito a determinati emendamenti dell'AETR, una parte contraente dell'AETR presenta formalmente l'emendamento al segretario generale delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 21 dell'AETR. Una volta ricevuta la notifica della proposta di emendamento dell'AETR da parte del segretario generale delle Nazioni Unite, le parti contraenti dispongono di sei mesi per sollevare obiezioni all'emendamento. L'emendamento si considera adottato se nessuna parte contraente formula obiezioni all'emendamento entro tale termine.

Gli organi istituiti in seno all'UNECE (il gruppo di esperti sull'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada) costituiscono forum in cui gli emendamenti dell'AETR sono presentati, esaminati e approvati allo scopo di preparare la presentazione formale di un emendamento conformemente all'AETR e di evitare obiezioni una volta che l'emendamento è stato presentato formalmente al segretario generale delle Nazioni Unite. È quindi opportuno stabilire le posizioni dell'Unione in merito alle decisioni da adottare in seno al gruppo di esperti e al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE.

## **2.3. L'atto previsto che deve essere esaminato dal gruppo di esperti sull'AETR e dal gruppo di lavoro dei trasporti su strada**

Nella sua 38<sup>a</sup> sessione, programmata per giugno 2025, o nelle sessioni successive, il gruppo di esperti sull'AETR, sulla base della proposta dell'Unione allegata alla presente proposta, sarà chiamato a esaminare ed elaborare proposte di emendamenti dell'AETR in linea con le più recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006. Tali modifiche riguardano nuove disposizioni relative all'ambito di applicazione dell'accordo, le condizioni alle quali è possibile effettuare periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, il divieto di effettuare il

---

<sup>5</sup> "Decision on matters relating to Inland Transport Committee: Establishment of a Group of Experts on European Agreement Concerning Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR)", ECE/EX/2011/L.16, paragrafo 3: "*In accordance with the Guidelines, participation in the Expert Group would be open to all ECE member States, all AETR Contracting Parties and the European Union [...]*" ("*Conformemente agli orientamenti, la partecipazione al gruppo di esperti è aperta a tutti gli Stati membri dell'ECE, a tutte le parti contraenti dell'AETR e all'Unione europea [...]*").

periodo di riposo settimanale regolare nella cabina, le norme in base alle quali il conducente deve ritornare allo stabilimento del datore di lavoro o al proprio luogo di residenza, le condizioni alle quali è possibile effettuare periodi di riposo in nave traghetto o su convoglio ferroviario, altre eventuali deroghe per i conducenti che effettuano trasporti occasionali di passeggeri, nonché il principio e le specifiche delle aree di parcheggio sicure e protette ("atto previsto").

La finalità dell'atto previsto è migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti, promuovere la concorrenza leale tra gli operatori e di conseguenza rafforzare la sicurezza stradale. Il gruppo di esperti sarà incaricato di esaminare la proposta al fine di approvare le proposte di emendamenti e di raccomandarne l'approvazione da parte del gruppo di lavoro dei trasporti su strada. Se necessario, il gruppo di lavoro dei trasporti su strada potrà inoltre fornire orientamenti e istruzioni al gruppo di esperti. Una volta che il gruppo di lavoro dei trasporti su strada avrà approvato informalmente le proposte, una parte contraente dovrà presentare tali emendamenti al segretario generale delle Nazioni Unite.

Se adottato, l'atto previsto vincolerà le parti in forza dell'articolo 21, paragrafo 6, dell'accordo, il quale così recita: "*Ogni emendamento giudicato accettato entrerà in vigore tre mesi dopo la data in cui sarà stato giudicato accettato.*"

### **3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE**

L'AETR è stato da ultimo modificato in modo sostanziale nel 2010 e necessita di un aggiornamento più generale. Posteriormente a tale emendamento, l'Unione ha adottato, nell'ambito del proprio ordinamento giuridico, i seguenti atti relativi all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti internazionali su strada all'interno degli Stati membri: regolamenti (UE) n. 165/2014<sup>6</sup>, (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258.

Gli emendamenti necessari per recepire le principali disposizioni del regolamento (UE) n. 165/2014, in particolare l'introduzione del tachigrafo intelligente, sono già stati presentati dall'Unione nei suddetti forum<sup>7</sup>, ma per il momento non è stato possibile raggiungere un accordo unanime.

Il 4 ottobre 2024 nelle cause riunite da C- 541/20 a C- 555/20<sup>8</sup> la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato le disposizioni del regolamento (UE) 2020/1054.

Per conformarsi all'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006, l'Unione deve pertanto proporre un aggiornamento delle disposizioni dell'AETR ai sensi delle più recenti norme adottate nell'Unione in materia.

---

<sup>6</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 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).

<sup>7</sup> Da ultimo con decisione (UE) 2021/366 del Consiglio, del 22 febbraio 2021, relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nel 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 70 dell'1.3.2021, pag. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2021/366/oj>), riportata dall'UNECE con ECE/TRANS/SC.1/GE.21/2021/2.

<sup>8</sup> ECLI:EU:C:2024:818.

La posizione proposta è in linea con la competenza esterna esclusiva dell'Unione in ambito di disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, in particolare a norma dell'articolo 23 del regolamento (CE) n. 561/2006.

Nella sentenza del 31 marzo 1971 nella causa 22/70, *AETR*<sup>9</sup>, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto che l'ambito relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti su strada costituisce una competenza esterna esclusiva dell'Unione. Tale competenza è stata da allora esercitata in numerosi atti legislativi adottati dai colegislatori dell'Unione, tra cui i regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Poiché la materia oggetto dell'AETR rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014, la competenza per negoziare e concludere l'AETR e i relativi emendamenti spetta esclusivamente all'Unione a norma dell'articolo 3, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

#### **4. BASE GIURIDICA**

##### **4.1. Base giuridica procedurale**

###### *4.1.1. 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, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>10</sup>.

Quando l'ambito interessato appartiene a una sfera di competenza dell'Unione europea, la circostanza che l'Unione europea non sia parte dell'accordo internazionale in questione non le impedisce di esercitare detta competenza stabilendo, nel quadro delle sue istituzioni, una posizione da adottare a suo nome nell'organismo istituito da tale accordo, segnatamente tramite gli Stati membri parti di detto accordo, che agiscono congiuntamente nel suo interesse<sup>11</sup>.

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"*<sup>12</sup>.

###### *4.1.2. Applicazione al caso concreto*

Il gruppo di esperti sull'AETR e il gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) sono organi istituiti dal comitato per i trasporti interni dell'UNECE.

---

<sup>9</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 31 marzo 1971, *Commissione/Consiglio*, C-22/70, ECLI:EU:C:1971:32.

<sup>10</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, *Germania/Consiglio*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

<sup>11</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, *Germania/Consiglio*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 52.

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

Gli emendamenti proposti costituiscono atti aventi effetti giuridici. Se adottati, gli emendamenti previsti avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 21, paragrafo 6, 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.

## **4.2. Base giuridica sostanziale**

### *4.2.1. 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.

### *4.2.2. Applicazione al caso concreto*

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 TFUE.

## **4.3. Conclusioni**

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

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**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 (AETR) e di gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda una proposta volta ad allineare l'AETR alle principali recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006**

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)<sup>13</sup> è entrato in vigore il 5 gennaio 1976. L'Unione ha competenza esclusiva nella materia disciplinata dall'AETR<sup>14</sup>.
- (2) A norma dell'articolo 2, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup>, le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle di tale regolamento. I regolamenti (UE) 2020/1054<sup>16</sup> e (UE) 2024/1258<sup>17</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio hanno modificato il regolamento (CE) n. 561/2006. Il regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione integra l'articolo 8 bis, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006, che è una delle disposizioni introdotte dal regolamento (UE) 2020/1054. L'Unione dovrebbe pertanto proporre di modificare l'AETR per tenere conto delle modifiche introdotte dai regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e integrate

---

<sup>13</sup> [GU L 95 dell'8.4.1978, pag. 1.](#)

<sup>14</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 31 marzo 1971, *Commissione/Consiglio*, C-22/70, ECLI:EU:C:1971:32, punti 30 e 31.

<sup>15</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>16</sup> 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).

<sup>17</sup> Regolamento (UE) 2024/1258 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro o in un paese terzo (GU L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj>).

dal regolamento delegato (UE) 2022/1012. Tali modifiche riguardano nuove disposizioni relative all'ambito di applicazione dell'accordo, le condizioni alle quali è possibile effettuare periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, il divieto di effettuare il periodo di riposo settimanale regolare nella cabina, le norme in base alle quali il conducente deve ritornare allo stabilimento del datore di lavoro o al proprio luogo di residenza, le condizioni alle quali è possibile effettuare periodi di riposo in nave traghetto o su convoglio ferroviario, altre eventuali deroghe per i conducenti che effettuano trasporti occasionali di passeggeri, nonché il principio e le specifiche delle aree di parcheggio sicure e protette ("atto previsto").

- (3) A norma dell'articolo 21 dell'AETR, qualsiasi parte contraente può presentare proposte di emendamenti dell'AETR al segretario generale delle Nazioni Unite (ONU). Prima di essere presentate al segretario generale dell'ONU, generalmente le proposte sono in primo luogo presentate, esaminate e approvate in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) della Commissione economica per l'Europa dell'ONU (UNECE). Nel quadro dell'AETR, l'UNECE ha istituito un gruppo di esperti sull'AETR. Si tratta di un organo abilitato a elaborare e a presentare proposte di emendamenti dell'AETR al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE. Sulla base della presente decisione l'Unione proporrà al gruppo di esperti sull'AETR, nella sua 38<sup>a</sup> sessione programmata per giugno 2025 e nelle sessioni successive, e al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE, nella sua 120<sup>a</sup> sessione programmata per ottobre 2025 e nelle sessioni successive, di discutere emendamenti dell'AETR relativi al miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti addetti ai trasporti internazionali su strada in seguito alle recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006 introdotte dai regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e al regolamento delegato (UE) 2022/1012.
- (4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di gruppo di esperti sull'AETR e di gruppo di lavoro dei trasporti su strada, poiché le proposte di emendamenti che tali organi saranno chiamati a elaborare e ad approvare avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 21, paragrafo 6, dell'AETR.
- (5) Gli Stati membri non dovrebbero formulare obiezioni a una notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR di proposte di emendamenti che figurano nell'allegato della presente decisione. Qualora una notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite non si limiti alle sole proposte di emendamenti che figurano nell'allegato della presente decisione, gli Stati membri non dovrebbero formulare obiezioni alle proposte di emendamenti che figurano nell'allegato della presente decisione.
- (6) La posizione dell'Unione in sede di gruppo di esperti sull'AETR dovrà essere espressa dalla Commissione e la posizione dell'Unione in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada dovrà essere espressa dagli Stati membri che agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

La posizione da adottare a nome dell'Unione nelle prossime sessioni del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e del gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) dell'UNECE in relazione a una proposta volta ad allineare l'AETR alle recenti modifiche del

regolamento (CE) n. 561/2006 introdotte dai regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e al regolamento delegato (UE) 2022/1012 figura nell'allegato della presente decisione.

Modifiche formali e di minore entità della posizione di cui al primo comma possono essere concordate senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

#### *Articolo 2*

La posizione di cui all'articolo 1 è espressa dalla Commissione in sede di gruppo di esperti sull'AETR e dagli Stati membri, che agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione, in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE.

#### *Articolo 3*

Qualora una proposta di emendamento di cui all'allegato della presente decisione sia stata approvata dal gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE, gli Stati membri, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, la presentano al segretario generale delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR.

Gli Stati membri non formulano obiezioni a una notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR di proposte di emendamenti che figurano nell'allegato della presente decisione.

#### *Articolo 4*

La Commissione e gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*